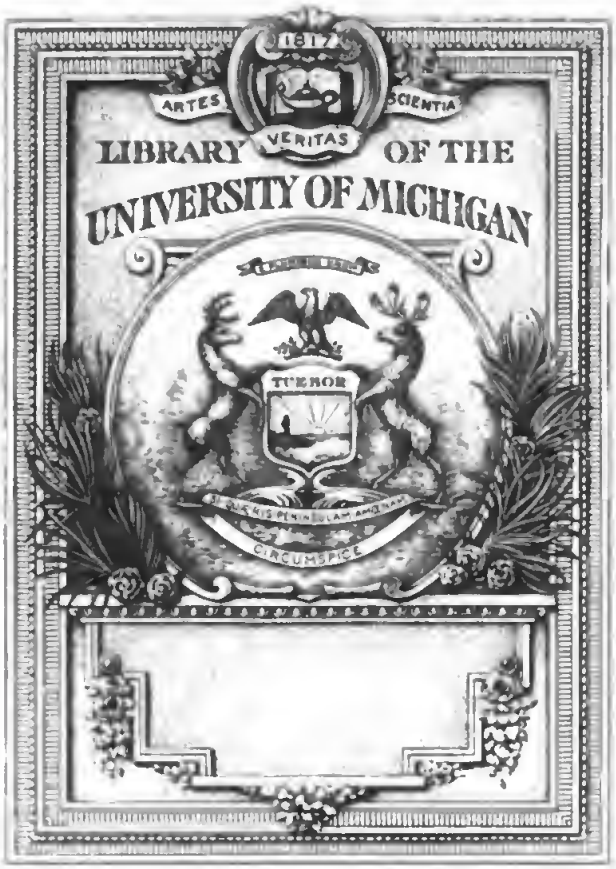
D
591
.S75
A 531756

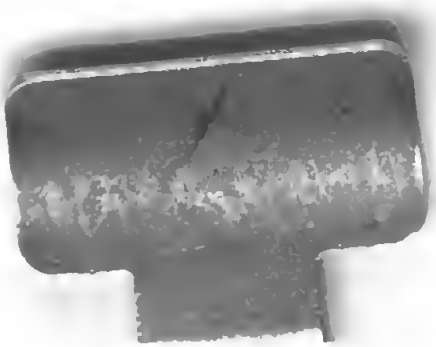
Kriegstagebuch „U202"

Kommandant: Kapitänleutnant

Freiherr v. Spieg

VERLAG AUGUST SCHERL G·M·B
BERLIN





Digitized by Google

104

„U 202" Kriegstagebuch

Alle Rechte, auch das der Ueberſetzung, vorbehalten.
Copyright 1916 by Auguſt Scherl G. m. b. H., Berlin.

Spiegel von und zu Peckelsheim, Edgar, Freiherr, 1885–

„U 202“

Kriegstagebuch

Angefangen den 12. April 19..
Abgeschlossen den 30. April 19..

Kommandant
Frhr. Spiegel von und zu Peckelsheim
Kapitänleutnant

51. bis 100. Tausend.

Druck und Verlag August Scherl G. m. b. H.
Berlin

Digitized by Google

D
591
.575

Ref. st
Methuen
3-27-28.
11831.

Inhalt

Seite

Vorwort 7
Ins Revier 9
Der erste Schuß 12
Nachtfahrt 17
Gefährliche Begegnung 26
Der Pferdetransporter 36
Umstellt 44
Reiche Beute 50
Eine Nacht auf dem Meeresgrunde 57
Durch das Minenfeld 65
Ums Leben 74
Dem Feinde ins Netz gegangen 86
Stundenlang verfolgt 92
Englands Achtung vor dem Roten Kreuz . . . 104
Lustige Jagd 107
Der liebenswürdige Franzose 111
Die englische Bulldogge und anderes 122
Sturm 131
Heimkehr 136

Digitized by Google

Vorwort

Ich saß auf dem Turm und rauchte eine Zigarette. Da kam ein Spritzer und machte sie naß. Ich zog nochmals, es schmeckte gemein, dann zischte es — da warf ich sie weg und ärgerte mich. — — —

Ich glaube man wundert sich! Man dachte ein ernsthaftes U-Bootsbuch zu lesen, und nun fängt es ganz lächerlich an. Aber ich weiß schon, was ich tue. Wenn ich gleich mitten hineinspränge ins komplizierte U-Bootswesen und mit technischen Ausdrücken um mich würfe, dann würde dieses Buch vielleicht dünner werden und man würde es schneller ausgelesen haben, aber man hätte ganz sicher nur die Hälfte von allem verstanden.

Ernsthaftes kommt noch genug, bitter Ernstes und Aufregendes. Ernst ist schließlich alles und jedes im Unterseebootsleben und lächerlich ist gar nichts; denn immer sind es Hunderte von kleinen, an sich lächerlichen Unbequemlichkeiten und Ungewöhnlichkeiten, die dem Leben auf dem U-Boot seine Eigenart aufprägen:

Und um dieſe Eigenart des U-Bootslebens im Rahmen der Kriegsereigniſſe der Öffentlichkeit näher zu bringen, deshalb ſchreibe ich dieſes Buch. Mein Verleger meinte, mein Tagebuch würde ſich gut dafür eignen, um obigen Zweck zu erfüllen. Gut — alſo mein Tagebuch! — Natürlich, warum ſollte ich nicht mein Tagebuch dazu benutzen. Doch muß ich gleich hier betonen, daß ich nicht nur mein eigenes, ſondern an manchen Stellen auch die Tagebücher anderer U-Boote benutzt habe, um dieſe oder jene Epiſode zu bringen, die wert iſt, bekannt zu werden. So ſind z. B. die vielen verſenkten Fiſchdampfer auf Seite 50 f r e m d e, die Erlebniſſe im Hexenkeſſel, das mit der engliſchen Bulldogge, ſowie die meiſten übrigen Kapitel e i g e n e Federn, mit denen ich dies Büchlein ſchmücke. Das iſt die einzige dichteriſche Freiheit, die ich mir erlaube. Tagebuchſtil iſt ſo ſchön einfach, und Tagebücher werden gern gekauft. Das ſind die beiden Hauptſachen.

Der Verfaſſer.

Ins Revier

Nordsee, den 12. April 19..
„Kurs“: Nord-West.
„Wind“: Süd-West, Stärke 3—4.
„Seegang“: Stärke 3.
„Sichtigkeit“: Gut.
„Beide Maschinen große Fahrt!“

Es war urgemütlich auf dem Turm, denn wir hatten prächtiges Wetter, und die Sonne schien uns wärmend auf die feldgrauen Lederjacken. „Bald wird's Sommer“, sagte ich zu Leutnant Petersen, welcher die Wache hatte und neben mir auf der Plattform des Kommandoturmes saß, „mir ist schon fast zu heiß in dem dicken Unterzeug.“

Petersen, der ebenso wie ich die Beine in das offene Luck, an dessen Rand wir saßen, baumeln ließ, faßte sich mit der Hand an den Hals und lockerte, als sei es auch ihm plötzlich zu heiß geworden, den dicken, doppelt geschlungenen Kamelhaarschal, den er trug.

„Ich glaube, das Ding stelle ich bald außer Dienst“, sagte er und zerrte an dem treuen Freunde des Winters, als ob er ihn abreißen wollte.

„Na, man ſachte, mein Lieber," ſagte ich lachend, „warten Sie erſt mal die Nacht ab, ich fürchte, daß Sie ihn dann wieder reumütig in Dienſt ſtellen werden."

„Fahren wir denn heute nacht über Waſſer durch, Herr Kapitänleutnant, oder gehen wir unter Waſſer?"

„Je nachdem," antwortete ich, „das hängt, wie ſtets, vom Wetter ab."

So ſaßen wir ſchwatzend und rauchend auf dem Turm, ließen aber dabei die Augen aufmerkſam in die Ferne ſchweifen und achteten ſcharf auf alles ringsumher.

Auf der kleinen Plattform, die ſich in ſpitzem Dreieck hinten an den Turm anſchließt, ſtand der Bootsmannsmaat der Wache und putzte mit einem Lederläppchen an den naß gewordenen Linſen ſeines Doppelglaſes.

„Na, auch naß geworden, Krappohl?", redete ich ihn an. „Sehen Sie, da haben Sie auch nicht aufgepaßt. Mir machte der Kerl die Zigarette naß und Ihnen das Doppelglas. Zu dumm ſowas!"

Mit dem „Kerl" meinte ich den Spritzer, der bei der ruhigen See gänzlich unmotiviert zu uns auf den Turm heraufgeklettert war. Ja, wenn es ſtürmiſch geweſen wäre! Da blieb manchmal kein Faden an uns trocken. Aber ſolch ein Frechdachs von Spritzer, der einen beim ſchönſten Wetter plötzlich überraſcht, das ärgert einen nun mal.

Wir machten gute Fahrt. Das Waſſer, vom Bug des Bootes beiſeitegeſchleudert, zog in zwei breiten, weißen Schaumſtreifen an uns vorüber. Die Motore

ratterten und knatterten, und die Ventilationsmaſchine in der Zentrale, die ſenkrecht unter unſeren Füßen lag, ſurrte ihr eintöniges Lied. Durch den einzigen Abzugsweg der Luft, das offene Turmluck, blies ſie nacheinander alle Wohlgerüche der unteren Räume an unſerer Naſe vorbei. Einmal roch es nach Schmieröl, dann nach Apfelſinen (wir hatten eine große Liebesgabenſendung davon mit), und jetzt — aha, das war Kaffee, ſchöner, würziger Kaffeegeruch.

Der erste Schuß

Petersen rutschte unruhig auf seiner Schwimmweste, mit der er sich den harten Sitz gepolstert hatte, hin und her, beugte sich tiefer ins Luck hinab, schnupperte und sagte, vergnügt die Hände reibend:

„Gleich gibt's Kaffee, Herr Kapitänleutnant." Gerade hatte ich mit vieler Mühe aus der inneren Brusttasche der Lederjoppe eine Zigarettenschachtel herausgeholt und fühlte meine übrigen Taschen nach Streichhölzern ab, da fuhr von hinten her eine Hand (Nr. 9½) mit ausgestrecktem Zeigefinger an mir vorbei, und die erregte Stimme des Unteroffiziers meldete:

„Vier Strich an Backbord eine Rauchwolke."

Die Ferngläser flitzen hoch! Wo? — Ja, da, ich sehe schon! —

„Nur Rauch zu sehen, nicht wahr?"

Ha, wie das die Nerven anspannte! Vorgebeugt, die Gläser fest an die Augen gepreßt, starrten wir alle drei auf das ferne schwarze Wölkchen. Das kräuselte sich und wand sich und zerflatterte allmählich im Winde zu einem langen, dünnen Schleier. Nichts war zu sehen als Rauch, ein Zeichen, daß die Luft ganz klar und bis zum Horizont durchsichtig war. Was

mochte es für ein Schiff ſein, was da durch die Rundung des Erdballs unſeren Blicken entzogen war? War's ein harmloſer Frachtdampfer, ein ſtolzes Paſſagierſchiff, ein Hilfskreuzer oder gar ein kanonengeſpickter engliſcher Kreuzer?

In Hoffen und Bangen flogen die Gedanken durch meinen Kopf, nicht etwa in Bangen vor dem Feind, denn den erhofften wir gerade, ſondern in Bangen vor der Enttäuſchung, die uns dadurch zuteil werden konnte, daß ſich das Schifff beim Näherkommen als neutraler Dampfer entpuppen würde. Siebenmal in drei Tagen hatten wir dieſe Enttäuſchung erlebt, ſiebenmal waren wir Neutralen begegnet, die keine Bannware an Bord hatten, und hatten ſie laufen laſſen müſſen.

Mittlerweile hatte ſich die Entfernung zwiſchen uns und dem Schiff ſo weit verringert, daß ſeine Maſten und der Schornſtein aus der Kimm (Horizont) auftauchten. Zwei dünne, etwas ſchräg ſtehende Striche, dazwiſchen ein dicker, dunkler Punkt, alſo — ein gewöhnlicher Frachtdampfer. Das ſahen wir auf den erſten Blick. Ich ließ Kurs nach Norden ändern, um dem öſtlich ſteuernden Dampfer den Weg abzuſchneiden. Mit äußerſter Maſchinenkraft jagten wir ihm entgegen, ſchon kamen ſeine Kommandobrücke und Teile des Rumpfes zum Vorſchein.

„Auf Tauchſtationen, Artilleriealarm! Geſchützbedienung an Deck! Erſtes Torpedorohr fertig zum Schuß!“

Laut rief ich die Befehle ins Boot hinab.

Hei, da kam Bewegung in die Röhre! Wie wenn ein Stein in einen Bienenſchwarm fällt. Von unten quoll es herauf, einer hinter dem anderen drängten ſich die Leute, die das Geſchütz bedienen ſollten, die ſteile, ſenkrechte Leiter empor, kletterten durch das Turmluck und ſprangen an Deck. So, nun einmal tief Atem geholt, daß die Lungen friſche Seeluft kriegen, Ärmel hochgekrempelt und mit blitzenden Augen an die Geſchütze.

„Können Sie etwas von neutralen Abzeichen ſehen, Peterſen?“

„Nein, Herr Kapitänleutnant, die ganze Bordwand iſt ſchwarz, das iſt ein Engländer, ich kann die Flagge erkennen.“

„Kriegsflagge hochgeben! Die üblichen Signale klar machen!“ rief ich in den Turm herunter.

Gleich darauf flatterte unſere Kriegsflagge am Flaggenſtock hinter dem Turm. Sie ſagte dem da drüben: „Hier ſind wir, ein deutſches Unterſeeboot, jetzt gilt's, ſtolzer Brite, jetzt wollen wir ſehen, wer die See beherrſcht.“

Wir hatten uns allmählich bis auf 6000 Meter genähert. Endlich ein Feind, nach ſoviel neutralen endlich ein feindlicher Dampfer! Eine jubelnde Freude durchzog uns, eine Freude, die ich nur mit der des Weidmanns vergleichen kann, der nach langem vergeblichen Mühen endlich das erſehnte Wild heraustreten ſieht. Viele hundert Seemeilen hatten wir zurückgelegt, Sturm, Näſſe und Kälte ertragen, und dort, zwei Strich an Backbord, winkte der erſte Erfolg.

Jetzt mußte uns der Dampfer gesehen haben, jetzt auch unsere Kriegsflagge erkannt haben. — Eisiger Schreck mag dem Kapitän auf seiner Brücke in die Glieder gefahren sein: Der U-Bootsschreck! Die U-Bootspest! Goddam!

Doch der Kapitän des Handelsdampfers ergab sich nicht so leicht. Er versuchte sein Heil in der Flucht.

Plötzlich sahen wir, wie der Dampfer dicke, schwarze Rauchwolken ausstieß und in scharfem Bogen nach Backbord abdrehte. Das Schraubenwasser am Heck, das bisher kaum sichtbar gewesen war, quirlte hoch auf zu weißem Schaum und zeigte uns, daß die Maschine dort drüben das Äußerste an Geschwindigkeit hergeben mußte. Es nützte ihm nichts. Mochte der Kapitän fluchen und schimpfen, der Maschinist die schwitzende, nackte Heizerschar zu unmenschlichen Leistungen antreiben, daß die Kohlen flogen und die Kessel glühten — es nützte nichts, wir kamen auf, wir kamen mit unheimlicher Sicherheit näher.

Ich stand längst hoch oben auf dem Kommandoturm, das Glas vor Augen und ließ keine Bewegung des Dampfers außer acht. Jetzt schien mir der Augenblick gekommen, um ein energisches Halt zu gebieten.

„Einen Schuß über den Dampfer hinweg! Feuern!"

Zweihundert Meter vor dem Dampfer schlug die Granate ein. Wir warteten einige Minuten, und als drüben nichts erfolgte, gab ich die richtige Entfernung an das Geschütz und befahl, den Dampfer zu beschießen. Schon der zweite Schuß traf, eine dicke,

ſchwarzgelbe Sprengwolke ſtieg von ihm auf. Der dritte riß ein Stück vom Schornſtein heraus, der vierte traf auf die Brücke, und ehe der fünfte aus dem Rohre war, ging drüben das Signal hoch: „Ich habe geſtoppt.“

Aha, alter Freund, alſo doch!

Eine alte Seemannsregel ſagt: „Vorſicht iſt die beſte Seemannſchaft.“ Bei all den Schlichen und Kniffen, deren ſich die feindliche Handelsſchiffahrt gegen uns bediente, hielt ich es daher für geraten, vorläufig nicht näher an den Dampfer heranzugehen. Ich ließ alſo ebenfalls ſtoppen und heißte das Signal auf: „Verlaſſen Sie ſofort das Schiff!“

Das Signal wäre nicht mehr nötig geweſen. Der engliſche Kapitän hatte ſelbſt ſchon die Ausbootung befohlen, nachdem er wutſchnaubend die Unmöglichkeit der Flucht eingeſehen hatte. Wutſchaubend kam er kurze Zeit darauf in ſeinem Boot bei uns längsſeit, übergab mir auf Aufforderung die Schiffspapiere und bat mich, die drei Boote in die Nähe der Küſte zu ſchleppen. Das verſprach ich ihm und ſagte ihm einige tröſtende Worte über ſein Mißgeſchick und die Härten des Krieges, was er jedoch mit verdrießlichem Achſelzucken abwies. Schließlich konnte ich dem Mann ſeine ſchlechte Laune nachfühlen.

Dann fuhr ich hin und torpedierte den Dampfer, der ſenkrecht übers Heck gurgelnd in die Tiefe ſank.

Mit ihm verſchwanden 4000 Tonnen Reis vom engliſchen Markt.

Nachtfahrt

Der erste Erfolg war da und versetzte uns alle in eine gehobene, zuversichtliche Stimmung. Mochte kommen, was da wollte, umsonst war unsere Fahrt nicht gewesen.

Als ich für einen Augenblick ins Boot hinunterging und durch die engen Mannschaftsräume meinem eigenen kleinen Wohnraum zustrebte, sah ich rechts und links freudestrahlende Gesichter, und die Augen jedes einzelnen lachten mich an, als ob sie sagen wollten: „Wir gratulieren!“ Der Untergang des Dampfers beherrschte das Gespräch. Die, welche ihn mit angesehen hatten, mußten den anderen bis ins kleinste alle Einzelheiten beschreiben. Wo der Torpedo getroffen hätte, wie hoch die Wassersäule gewesen sei, was der Dampfer dann gemacht hätte, wie die Leute in den Booten ausgesehen hätten, usw.

Als ich zurückging, sagte jemand: „Morgen steht's in den Zeitungen.“ Das Wort ging mir lange im Kopfe herum. Ja, morgen stand in allen deutschen Zeitungen unter der Spalte „Versenkt“ oder „U-Bootserfolge“, daß wieder einmal Vergeltung ge-

übt ſei an unſerem beſtgehaßten Feinde, daß ſein unmenſchlicher Angriff auf die Ernährung unſeres Volkes erneut pariert ſei in einem ſtarken, harten Stoß. Und drüben auf der Inſel unſerer unbarmherzigen Feinde gab es eine ähnliche Zeitungsnotiz, nur daß ſie Wut ſtatt Freude auslöſte. Und ein vertrockneter alter engliſcher Reeder ſtarrte entſetzt in das Telegramm in ſeiner Hand und raufte ſich das ſpärliche weiße Haupthaar und fluchte, wie nur ein engliſcher Gentleman fluchen kann.

Bis zum Einbruch der Dämmerung hatten wir die drei Boote des verſenkten Reisdampfers der Küſte zu geſchleppt, dann warfen wir ſie los, um manövrierfähig zu werden. Denn wenn es dunkelt, muß man mit Ueberraſchungen rechnen. Wir ſtanden zudem nicht mehr weit von Land ab, und das Wetter war gut, ſo daß für die Boote keine Gefahr mehr beſtand. Zur Stärkung ließ ich dem Kapitän noch drei Flaſchen Rotwein hinüberreichen und entließ ihn mit beſtem Gruß an Mr. Churchill und Genoſſen.

Blaſſer und blaſſer wurden die letzten Reſte des Tages im Weſten. Die geiſterhaften roten Wolkenreiter zogen ſich in die Länge, wurden undeutlicher, riſſen auseinander und verſchwanden wie fortgewiſcht. An ihre Stelle traten die ſchwarzen Dämone der Nacht.

Pechſchwarz breiteten ſie ſich über den Himmel, verſteckten alle Sterne und legten ſich ſchwer auf die See.

Das war eine Nacht, wie wir ſie brauchten. Man konnte die Hand vor den Augen nicht ſehen. Die

Stahlblenden vor den kleinen Turmfenstern waren fest geschlossen worden, so daß kein Lichtstrahl nach außen dringen konnte. Vollkommen unsichtbar huschten wir durch die Finsternis. Stumm und unbeweglich saßen wir auf unserem Posten — Leutnant, Unteroffizier und Kommandant — bohrten die Augen in die Dunkelheit und drehten die Hälse unentwegt von rechts nach links. Das Ziel unserer Reise war noch weit, und das gute Wetter mußte ausgenutzt werden. Deshalb beschloß ich, die ganze Nacht mit hoher Geschwindigkeit über Wasser weiterzufahren.*)

Leise, wie aus weiter Ferne, sang das Grammophon herauf zu uns einsamen Wächtern auf dem Turm:

„Reich mir deine Hand, deine lie—i—be Hand,
Leb' wo—ohl, mein Schatz, leb' wohl,
Denn wir fahren gegen En—geland,
Leb' wo—ohl, mein Schatz, leb' wohl,
Denn wir fahren gegen En—geland."

Was für eine seltsame Stimmung überkommt mich? Wir sind doch im Krieg, im tollsten aller Kriege!

*) Unter Wasser fährt ein U-Boot mit elektrischen Maschinen, die von einer Akkumulatorenbatterie gespeist werden. Der elektrische Strom dieser Batterie wird beim Fahren schneller oder langsamer verbraucht, je nachdem, ob man hohe Fahrt oder niedrigere Fahrt läuft. Um also Strom zu sparen, fährt man unter Wasser im allgemeinen sehr langsam. Der verbrauchte Strom der Batterie kann über Wasser durch einen der Ölmotoren wieder aufgeladen werden. Will man schnell vorwärts kommen, so fährt man mit den Ölmotoren, die nur über Wasser benutzbar sind, da sie sehr viel Luft verbrauchen.

Und du bist Kommandant eines Unterseebootes, deines Unterseebootes, deines guten, treuen „U 202", das dich brav und gehorsam über Tausende von Meilen getragen hat und noch weitere viele Tausende tragen soll. Du bist Kommandant eines Unterseebootes, das Tod und Verderben in die Reihen der Feinde getragen hat, das Tod und Verderben in sich trägt, das durchs Wasser fegt wie ein stallmutiges Roß. Was stierst du in die pechschwarze Nacht? Denkst du an Ruhm und Erfolg? Warum blickt dein Auge so starr in das tiefe Dunkel, das dich umgibt? Denkst du etwa an den Tod? An die ungezählten Minen, die dort in der Finsternis schwimmen, an die Häscher des Feindes, die nach dir suchen?

Nein, ihr Nerven, ihr törichten Kobolde törichter Stimmungen, daran habe ich nicht gedacht. Laßt mich in Ruhe mit eurem Gewäsch, ich bin euer Kommandant, ihr habt zu gehorchen. Hört ihr denn nicht das leise Singen von unten herauf, ihr blöden Tröpfe? Seid ihr zu stumpfsinnig oder zu feig, um es nachklingen zu lassen. Fühlt ihr denn nicht die berauschende Macht, die die kleine dünne Blechstimme von dort unten euch aufzwingt?

Daß sie euch Grüße bringt über 1200 Meilen und durch 1200 Minen. Daß sie sich euch entgegenstreckt in zitternder Angst und mutiger Zuversicht, eine kleine treue, lie—i—be Hand. Denkt an sie — denkt ruhig an sie — aber denkt nach i n n e n ! Nach a u ß e n müßt ihr sehen, müßt den höchsten Grad der Leistungsfähigkeit anspannen und die Augen beschlagnahmen,

daß sie in die Finsternis starren, rechts, links, vorwärts, rückwärts.

Die Doppelgläser flitzten hoch. Im Westen blitzte etwas auf. Ein Licht — —

Hallo, da ist einer! — — —

„Das ist kein gewöhnliches Licht, wie?“

Leutnant Petersen, den ich damit anrief, sah noch einen Augenblick scharf durch sein Glas nach dem Licht hin.

„Ich glaube, der Kerl signalisiert,“ sagte er aufgeregt, „das Licht flackert beständig an und aus. Wenn das nur nicht ein Bewachungsfahrzeug ist, das mit einem zweiten sprechen will.“

Kaum hatte Petersen seiner Ansicht über das seltsame Licht Ausdruck gegeben, da zuckten wir alle wie elektrisiert zusammen, denn plötzlich blitzten in unmittelbarer Nähe vor uns mehrere kurz hintereinander gegebene Lichtsignale auf, die zweifellos die Antwort des vermuteten zweiten Bewachungsschiffes auf den Signalanruf der vorher beobachteten waren.

Himmel, höchstens 300 Meter vor uns ein feindliches Schiff! „Hart Steuerbord! Beide Maschinen dreimal äußerste Kraft voraus! Auf Tauchstationen!“ Mit gepreßter Stimme rief ich den Befehl in den Turm herab.

Das Grammophon im Mannschaftsraum brach jäh ab. Eiliges, heftiges Gerenne im ganzen Boot, die Leute rannten auf ihre Stationen.

Das Boot gab dem Ruder augenblicklich nach und flog nach Steuerbord herum. Drüben zwischen den feindlichen Schiffen war ein reger Signalaustausch im Gange.

„Gott sei Dank, daß es so dunkel ist", sagte ich aufatmend, nachdem die erste Gefahr beseitigt war.

„Und daß der Kerl sich gerade durch sein schwatzhaftes Signalisieren verraten mußte, als wir im besten Zuge waren, ihm in die Arme zu laufen," kam als Antwort zurück, „da hat sozusagen der liebe Gott am Ruder gestanden."

Der Ingenieur erschien auf der Treppe, die von der Zentrale zum Turm hochführt. „Herr Kapitänleutnant, kann ich in die Maschinenräume gehen?"

Er durfte seine Tauchstation, die im Herzen des Bootes, der Zentrale, liegt, nicht ohne Erlaubnis verlassen.

„Ja, Herr Ingenieur, gehen Sie nur und pulvern Sie tüchtig auf", rief ich herunter.

Das Rattern der schweren Ölmotore wurde stärker, es schwoll höher und höher an und wurde zu einem langgezogenen schweren Grollen, das die einzelnen Kolbenstöße, die man bei langsamer Fahrt deutlich heraushört, gänzlich verschluckte. Man fühlte ordentlich, wie das Boot sich anspannte und alles, alles hergab, was es leisten konnte.

Wir hatten einen Kurs eingeschlagen, der die eifrig signalisierenden Briten schräg an Backbord hinter uns ließ, und liefen mit höchster Fahrt etwa 10 Minuten von ihnen ab, bis die Lichter kleiner und schwächer

wurden. Dann drehten wir Strich für Strich wieder auf unſeren alten Kurs zurück, ſchlichen uns alſo in großem Bogen um die feindlichen Fahrzeuge herum.

„Wie die Katze um den heißen Brei", meinte Peterſen.

„Ne, mein Lieber," lachte ich, „der Vergleich ſtimmt nicht ganz, die Katze kommt immer wieder, und dazu iſt mir der Brei zu heiß. Oder glauben Sie, daß ich die Abſicht habe, die Kerle da hinten ſtundenlang zu umkreiſen?"

„Lieber nicht, Herr Kapitänleutnant, das könnte uns ſchlecht bekommen!" —

„Beide Maſchinen große Fahrt voraus, von Tauchſtationen wegtreten, die Wache aufziehen!"

Die Gefahr war vorüber, der normale Nachtzuſtand konnte wieder hergeſtellt werden.

Bis zum Morgen erlebten wir noch allerlei. Die Nacht war wie verhext. Zum Schlafen bin ich kaum gekommen. Kaum hatte ich mich gegen 10 Uhr in meinen kleinen, aber ganz gemütlichen Raum begeben, — Matroſe Schultes, unſer gemeinſamer treubedachter Mundſchenk, hatte mir die verlockendſten Leckereien in Büchſen und Pellen, dazu eine Flaſche Rotwein auf meinem Miniatur-Schreibtiſch aufgebaut — da pfiff auch ſchon das Sprachrohr neben meinem Kopf an der Wand.

„Huiio" machte es, laut, alarmierend, durchdringend.

Ich ſprang auf, riß die Pfeife heraus und ſetzte das Mundſtück an: „Achtung?"

„Zwei Strich an Steuerbord ein weißes Licht!“ Ich ergriff Mütze und Handschuhe und stürzte achteraus. Deckoffizierraum, Unteroffizierraum, Mannschaftsraum, einer enger als der andere.

„Warschau, der Kommandant!“ riefen die Leute und zogen die Knie an, damit ich vorbei konnte.

„Autsch!“ Ich stieß mit dem Kopf hart gegen die Umfassung einer elektrischen Lampe. Im Weiterrennen rieb ich mir die Beule und schwor mir zu, daß die Lampe bei nächster Gelegenheit verlegt werden sollte. Dann durch die Zentrale hindurch, die enge Stiege empor, und oben war ich.

„Wo?“

„Dort“, zeigte Oberleutnant Gröning, der die Wache hatte, „etwa drei Strich an Steuerbord.“ Es ist ein Dampfer, man sieht schon die rote Seitenlaterne. Er kreuzt unseren Kurs. Ich nahm mein Glas an die Augen und sah sekundenlang nach dem Licht hin. Die Beobachtung des wachthabenden Offiziers stimmte. Man sah außer der weißen Dampferlaterne ein tiefrotes Licht, das Licht der Backbord-Seitenlaterne. Also fuhr das Schiff nach links und mußte unseren Kurs kreuzen.

Eine schmale Mondsichel war aus dem Meere aufgetaucht und kämpfte gegen die Schwärze der Nacht. Der Erfolg war nicht groß, dazu war die Sichel zu dünn. Dennoch war es nicht mehr so dunkel wie vorher.

„Lassen Sie ihn nicht so nahe herankommen,“ befahl ich „und halten Sie rechtzeitig ab! Wir dürfen

auf keinen Fall gesehen werden, sonst weiß man in ganz kurzer Zeit in England, von wo wir im Anmarsch sind; heutzutage hat ja fast jeder Dampfer drahtlose Telegraphie."

Gröning änderte den Kurs nach Steuerbord, bis er den Dampfer gut frei an unserer linken Seite hatte.

„Schade, daß wir ihn nicht mitnehmen können", meinte er.

„Nein, wissen Sie, zum Nachtangriff ist hier noch nicht die richtige Gegend," antwortete ich, „hier fahren so viele neutrale Dampfer, daß es zu leicht vorkommt, einen falschen zu erwischen.

Das war kurz nach 10 Uhr. Um 11^{20}, um 12^{40}, um 1^{10}, um 3^{15} und um 5 Uhr pfiff dann das Sprachrohr neben meiner Koje im Kommandantenturm wieder „huiio". Jedesmal fuhr ich aus irgendeinem Traum empor, begriff im Bruchteil einer Sekunde, daß ich oben auf dem Turm verlangt würde, griff nach Mütze und Handschuhen und stürzte durch den langen Schlauch des Bootes auf den Turm, nicht ohne mir verschiedentlich den Kopf an der erwähnten und oft verfluchten elektrischen Lampe zu stoßen.

Gefährliche Begegnung

Von 5 Uhr an blieb ich oben, denn bald mußte die Morgendämmerung mit ihrem unbestimmten und doch so verräterischen Licht hereinbrechen, und da gehört der Kommandant auf den Turm; denn ebensoplötzlich, wie man selbst in dem fahlen Licht des heraufkommenden Tages ein gar nicht fernes Fahrzeug sieht, wird man auch von ihm gesichtet, was, wenn sie sich nicht freundlich gesonnen sind, zu unangenehmen Überraschungen führen kann. Unangenehm besonders für uns, da unsere Stärke, wie der Name schon sagt, unter See liegt und der kleinste Granatsplitter uns unsere Simsonhaare rauben kann, wenn er den Tauchkörper verletzt und uns dadurch das Tauchen ein für allemal verbietet.

Kurz vor 6 Uhr ließ ich die ganze Besatzung „auf Tauchstationen" gehen. Jeder stand an seinem Platz, bereit, auf Befehl das betreffende Ventil, den Schieber oder die Kurbel, dessen Bedienung ihm oblag, augenblicklich zu öffnen bezw. zu schließen. Nur der Koch hatte keine Station. Er stand in der kleinen, elektrisch betriebenen Kombüse und hatte nur die eine Aufgabe,

für unſer aller leibliches Wohl zu ſorgen. Jetzt war er pflichtgemäß beim Kaffeekochen, wie es ſich für die Tageszeit gehörte. Das ganze Boot war von würzigem Kaffeegeruch erfüllt, was unſere angeſtrengten Nerven und unſere nüchternen Mägen ungemein erfriſchte und belebte.

„Bin ich verſtändlich?" möchte ich abſchweifend hier fragen. Iſt vor allen Dingen das zu verſtehen und erklärlich, daß ich den Nerven von uns U-Bootsleuten einen ſo großen Platz einräume und ſo häufig ihrer erwähne? Die Nerven ſind das Ein und Alles des U-Bootsoffiziers im Frieden und erſt recht im Kriege. Die Nerven ſind die Macht, die in uns ſteckt, ſind Entſchluß, Kraft, Ausdauer und Wille. Die Nerven ſind koſtbar, und ihre Erhaltung das wichtigſte Ziel während einer Reiſe.

Da ſitzt man Stunde um Stunde oben auf dem Turm, hat unter ſich den kompliziertеſten Mechanismus, den Menſchengeiſt je erſchaffen, und um ſich herum die raffinierteſten Methoden, um das mühſam Erſchaffene zu vernichten. Minen, Netze, Sprenggeräte, Granaten und ſcharfe Schiffskiele ſind unſere Feinde. Jede Minute können wir hundert Meter hoch in die Luft oder 100 Meter tief unters Waſſer fliegen. Überall Gefahr, das ganze Meer ein Pulverfaß.

Da gibt's nur ein Mittel dagegen — Nerven!

Im richtigen Augenblick den richtigen Entſchluß zu faſſen, das iſt das ganze Alphabet der U-Bootswiſſenſchaft. Ein Blick muß genügen, um Herr der

Lage zu ſein, in ebenderſelben Sekunde muß der Entſchluß gefaßt, der Befehl gegeben ſein. Jedes Zögern wird zum Verhängnis."

Von jenem Morgen kann ich ein Beiſpiel erzählen:

Es war 3 Minuten nach 6 Uhr, in etwa einer halben Stunde ſollte die Sonne aufgehen. Noch verſchwammen See und Himmel in einer dunkelgrauen farbloſen Maſſe und ließen die Scheidewand, den Horizont, nur ahnen und nicht erkennen. Unaufhaltſam graſten unſere ſcharfen Prismengläſer die bleierne Dämmerung ab. Da plötzlich — ein Ruck im Körper — ſtarres, regungsloſes Verharren eine einzige Sekunde lang — ein ſchwarzer Schatten im Geſichtsfeld meines Glaſes hatte mich zuſammenzucken laſſen. Der Schatten wuchs, wurde zum Geſpenſt, rieſenlang, rieſengroß, nahm Formen an, wuchs ſchneller, rieſiger, ein ſchwarzer Leib, ein Maſt, 1, 2, 3, 4 Schornſteine — Zerſtörer — — —:

„Schnelltauchen" — „Alarm" — „Fluten"! — —

Ein Sprung in den Turm, das Waſſer rauſchte in die Tauchtanks, das Turmluck klappte hinter mir zu — — — und dann die Qual der Geduldsprobe, das Zählen der Sekunden, mit der Uhr in der Hand, bis die Tanks voll und das Boot unter Waſſer ging.

Nie im Leben ſind mir wenige Sekunden ſo lang vorgekommen. Der Zerſtörer, der höchſtens 2000 Meter von uns entfernt geweſen war, hatte uns natürlich auch geſehen und lief mit der äußerſten Kraft ſeiner 40 000pferdigen Maſchinen auf uns zu. Aus ſeinem

vorderſten Geſchütz blitzten in ſchneller Folge Schüſſe auf.

„Großer Gott im Himmel, wenn er nur nicht trifft!“ Ein einziger Treffer, und wir ſind verloren. Schon ſpült das Waſſer an der Außenſeite des Turmes bis zu den kleinen Glasfenſtern herauf, durch die ich das dunkle Geſpenſt hinter uns herjagen ſehe. Schauerlich iſt das Berſten der Granaten rings um das Boot im Waſſer, wie wuchtige Hammerſchläge auf eine Stahlplatte hört es ſich an, näher und näher kommt das metalliſche Krachen.

„Der Kerl ſchießt ſich ein!“

Da — der fünfte Schuß — das ganze Boot erbebt — der nächſte muß treffen — — da ſchwindet das verräteriſche Tageslicht an den Turmfenſtern, das Boot gehorcht dem Druck der Tiefenruder und geht unter Waſſer.

Rötlich-gelbes elektriſches Licht umhüllt uns, der Zeiger am Manometer, das die Tiefe anzeigt, ſteigt — — 8 Meter, 9 Meter, 10 Meter, 12 Meter, 14 Meter. Gerettet!

Seliges, wunderbares Gefühl des Geborgenſeins tief unten im unendlichen Meere. Der Herzſchlag, der ſekundenlang geſtockt, weil er keine Zeit hatte, zu ſchlagen, kommt zurück.

Das Boot ſinkt ja, tiefer und tiefer geht's hinab, es gehorcht wie ein treues Pferd dem leiſeſten Druck der Schenkel, die in Geſtalt von Tiefenrudern vorn am Bug und hinten am Heck ſitzen. 24 Meter, 26 Meter zeigt das Manometer an. 30 Meter habe ich befohlen.

Oben birſt's und kracht's noch immer wie in ohnmächtiger Wut im Waſſer. Ich drehe mich um und lächle den Steuermann an, der mit mir im Turm ſteht, ein ſeliges, befreites Lächeln. Ich zeige mit dem Daumen nach oben. „Hören Sie's, Steuermann?“ Törichte Frage, als ob der es nicht ebenſo deutlich hörte wie ich und jeder im Boot. Und doch verſtändlich als Folgeerſcheinung der ungeheuren und plötzlichen Nervenentſpannung, die ſich irgendwohin entladen muß und ſei es in ſolch einer ſinnloſen kleinen Frage.

Braves, liebes, treues Boot, wie lernt man dich lieben in ſolchen Augenblicken. Wie hängt man an dir und möchte dich ſtreicheln wie ein lebendiges Weſen für dein Verſtändnis und deinen Gehorſam, daß du alle Mucken verlierſt und von ſelbſt merkſt, wenn es darauf ankommt. Wir alle hängen an dir, wir alle Männer an Bord, wie wir auch alle aneinander hängen, gekettet durch gemeinſam erlebte Gefahren und durch gemeinſam erlebten Erfolg.

„Ein Schickſal iſt uns allen beſchieden.
Wir ſiegen oder ſterben vereint,
Drum laßt uns treu einander lieben
Solang der Stern des Glücks noch ſcheint.“

Ihr blonden Helden, die ihr unten ſteht, unwiſſend, was ſich oben ereignet, aber doch fühlend, daß es aufs Ganze geht, daß euer aller Tod und Leben von einem Willen und von einem Entſchluß abhängen kann. Und die ihr dennoch in Ruhe und eiſer-

ner Pflicht verharrt und mit der ganzen Kraft von Geist und Körper auf eurem Posten seid, dem einen im Herzen fest vertrauend, der euer Führer ist und euer Kommandant. Ihr zeigt das höchste Maß von Mut und Selbstverleugnung, da ihr nie dem Feinde ins Auge sehen könnt und doch mit kalter Ruhe eure Pflicht erfüllt. — —

Kein Wort wurde gesprochen, kein Laut drang durch die Todesstille des Bootes. Man konnte vergessen, daß dort unten all die Männer mit angespannten Nerven an der Arbeit waren, um das Wunderwerk der Technik um sie herum zu beleben. Nur das leise Summen der Dynamomaschinen war zu vernehmen und das ferner und ferner klingende Krachen krepierender Granaten. Auch das hörte plötzlich auf. Der Brite hatte wohl gemerkt, daß ihm der Fisch entglitten war. Wütend hörten wir kurze Zeit darauf seine Schrauben das Wasser schlagen. Von Steuerbord achtern kam er an, ein leises, fernes Mahlen, schwoll dann zu immer größerer Stärke, wie das Flügelrauschen einer ungeheuren Zahl von Riesenvögeln, hielt sich kurze Zeit fast senkrecht über uns und sank herab, wie es gekommen war, zu fernem, leisem Mahlen.

„Jetzt ist er über uns weggefahren, haben Sie es hört?“ fragte ich durch das Schallrohr in die Zentrale hinab.

„Jawohl, war deutlich zu hören“, war die kurze Antwort.

Ich überlegte, was nun zu tun sei. Zunächst war

es für uns natürlich der einzige Ausweg gewesen, vor dem plötzlich in der Dämmerung auftauchenden Zerstörer so schnell wie möglich wegzutauchen.

Jetzt dagegen, als unterwasserfahrendes Boot, kämpften wir mit gleichen Waffen und ich beschloß, den Strauß mit dem Gegner aufzunehmen, sobald die Dämmerung so weit gewichen sein würde, daß man durch das Sehrohr etwas sehen könnte. Die Zwischenzeit von etwa 10 Minuten füllte ich damit aus, daß ich mir den langersehnten Morgenkaffee in den Turm heraufreichen ließ, um die Tantalusqualen zu beseitigen, welche der starke, von der frischen Luft plötzlich abgeschnittene Kaffeeduft im Boot meinem gänzlich nüchternen Magen bereitete. Dann krochen wir langsam von unserer sicheren Frühstückstiefe von 30 Meter hoch. Je höher wir kamen — am Tiefenmanometer liest man die Tiefe Meter für Meter ab — um so größer wurde die Spannung. Atemlos lauschten wir, ob wieder ein fernes Mahlen von Schrauben durch den als einzigen Resonanzboden wirkenden Druckkörper des Bootes an unser Ohr schlüge und uns das Herannahen von Fahrzeugen verriet. War doch der Übergang von der Tiefe, wo alle Schiffe unbeschadet über uns hinwegfahren konnten, bis zu derjenigen, wo das Auge des Sehrohres die Oberfläche durchbricht, die kritischste Zeit, weil wir blind durchs undurchsichtige Wasser fuhren und doch Gefahr liefen, überrannt zu werden, ohne etwas dagegen tun zu können. Was Wunder, daß wir in dieser spannenden Minute besonders scharf auf nahende Schraubenge-

räusche horchten, die allein uns in der Zeit des Blindseins die drohende Gefahr anzeigen konnten.

Langsam stieg das Boot empor. Gleich mußte die Spitze des Sehrohrs die Oberfläche durchbrechen. Meine beiden Hände umklammerten fest die Handgriffe, mit denen man das gut geölte und dadurch leichtgängige Sehrohr mit Sekundenschnelle um seine Achse drehen kann, um einen Rundblick zu nehmen. Mein Auge lag an die Gummimuschel des Okulars gepreßt und verfolgte an der zunehmenden Helligkeit und Durchsichtigkeit des Wassers das Steigen des Bootes, ohne nach dem Manometer hinsehen zu müssen. Immer mehr wich der dunkle, tintenfarbige Ton der tieferen Wasserschicht dem hellen Glasgrün der Oberfläche, bis plötzlich weiße Luftblasen sich dazwischen mengten und dann ein helles, silbernes Leuchten die Rückkehr an das Tageslicht verkündete.

Mein Herz schlug im Jagdfieber der Erwartung dessen, was ich beim ersten schnellen Rundblick zu sehen bekommen würde. Ebensogut wie der Zerstörer, den wir vor knapp einer Viertelstunde gesichtet hatten, ein einzeln fahrendes Vorpostenfahrzeug sein konnte, konnte er auch zur Vorhut oder Seitendeckung eines Verbandes großer Kriegsschiffe gehören. In Gedanken sah ich schon den ganzen östlichen Horizont voll von in Rauch gehüllten stolzen Schiffen unter Englands Flagge. —

O Phantasie, wie oft betrügst du uns in diesem Kriege, wie häufig eilen deine Flügelschritte der stumpfen Wirklichkeit voraus. Englands Schiffe —

und fahren! In Märchenbüchern mußt du blättern, wenn du darüber etwas leſen willſt. Nein, Englands Schiffe fahren nicht, die hält der U-Bootsſchreck im Bann und kettet ſie mit ſchweren Stahlketten an ihre Bojen tief im innern Hafen feſt.

Nichts ſah ich, rein gar nichts, ſo ſorgfältig ich den ganzen Horizont auch abſuchen mochte. Ich ſah, daß er eben anfing hell zu werden, daß glühendes Morgenrot den öſtlichen Himmel bedeckte, ſah den letzten Stern verblaſſen und den erſten Strahl der aufgehenden Sonne.

„Donnerwetter, nichts zu ſehen", ſchimpfte ich vor mich hin.

„Ach, der wird ſchon wiederkommen, Herr Kapitänleutnant", meinte der wegen ſeines unverwüſtlichen Optimismus berühmte Steuermann, „dem war der Braten nur allein zu heiß, jetzt geht er hin und holt ſich noch ein paar andere dazu."

„Das wäre ja nun allerdings weniger ſchön", fiel Oberleutnant Gröning ein, der erwartungsvoll auf halber Treppe vom Turm nach der Zentrale ſtand und unſer Zwiegeſpräch gehört hatte, „nein, das wäre weniger angenehm", wiederholte er, „denn dann kommt die ganze Mahalla*) mit Suchleinen und ausgebrachten Sprenggeräten. Das iſt noch keinem von uns gut bekommen."

„Da haben Sie recht, Gröning," mußte ich ihm beipflichten, „mit derart kleinem Kruppzeug, das mit

*) Mahalla = Schwarm feindlicher U-Bootsjäger.

ſo vielen Einrichtungen für unſere Vernichtung ausgerüſtet iſt, nein, mit den engliſchen Suchflottillen iſt ſchlecht Kirſchen eſſen. Wenn die kommen, dann bergen wir uns beſſer aus den Kinken*), das lohnt den Einſatz nicht, wir haben Beſſeres vor. Schade um jeden guten Torpedo für ſolch ein lumpiges Fahrzeug.

Aber das „Kruppzeug“ war ja auch gar nicht da, alſo war es müßig, ſich ſeinetwegen Gedanken zu machen. Als ich eben auftauchen und mit einer etwas größeren Augenhöhe des Sehrohrobjektives noch einmal aufmerkſam den Horizont abſuchen wollte, ſah ich plötzlich im Nordoſten ein bizarres Gebilde von ſchwarzem Rauch. Ich gab daher nicht den Befehl zum Auftauchen, ſondern verſtändigte die Offiziere in der Zentrale durch ein paar kurze, durchs Schallrohr hinuntergerufene Worte über die neue Sachlage und fuhr mit erhöhter Geſchwindigkeit auf die Rauchwolke zu.

*) Seemänniſcher Ausdruck für „ſich aus dem Staube machen“.

Der Pferdetransporter

Bald zeigte es sich an den Umrissen des Fahrzeuges, daß wir einen mächtigen Dampfer vor uns hatten, der mit hoher Fahrt nach Westen lief. Unsere anfängliche Enttäuschung schlug ins Gegenteil um, als ich deutlich erkannt hatte, daß uns das Kriegsglück wiederum ein Schiff einer feindlichen Macht in den Weg sandte. Eine Flagge war nicht zu erkennen, wurde auch gar nicht geführt, sonst hätte ich sie sehen müssen. „Schon verdächtig", dachte ich bei mir.

Alle meine Beobachtungen durchs Sehrohr rief ich von Zeit zu Zeit in die Zentrale hinunter, etwa in der knappen Form, wie die Ausrufer von Extrablättern ihre dickgedruckten Zeilen dem lauschenden Publikum zurufen. Mit leiser Stimme wurden die Nachrichten von Mund zu Mund weitergegeben, bis jeder im Boot wußte, wie die Dinge oben standen. Jeder neue Zuruf vom Turm herab ließ die Spannung der atemlos lauschenden Leute steigen, und ich glaube, wenn man die Nervenspannung des Menschen mit einem Barometer messen könnte, so hätte

der Zeiger ſicher am Endſtift angeſchlagen, als wie Hammerſchläge die Worte in die Zentrale fielen: „Der Dampfer iſt armiert!“ „Steuermann, gucken Sie durch,“ rief ich und trat vom Sehrohr fort. „Sehen Sie vorn vor der Brücke das Geſchütz?“

„Jawohl,“ kam es haſtig und erregt zurück, „ich ſehe es, ein ziemlich großes Ding.“

„Und nun ſehen Sie das Heck an, dicht hinter dem zweiten Maſt — was ſehen Sie da?“

„Dunnerkiel! — Auch ein Geſchütz — mindeſtens ein 10 Zentimeter. Das iſt ein Transporter.“

„Sehrohr einfahren! Backbord 10“, kommandierte ich.

„Torpedorohr fertig!“ meldete der Torpedomaat durchs Sprachrohr vom vorderen Torpedoraum.

Ich ließ das Sehrohr ſoweit einfahren, daß die Spitze ganz unter Waſſer war, ſo daß nunmehr von dem Dampfer aus, ſelbſt bei größter Aufmerkſamkeit, nichts mehr von uns entdeckt werden konnte.

„'ran an den Feind“, war die Loſung. Ach, herrlichſtes Gefühl des Unterwaſſerangriffes! Herrlichſtes Zuſammenwirken von Boot und Beſatzung, von totem Material und regem Menſchengeiſt! Ineinanderfließen von Stahl und Nerv und Geiſt von tauſend Dingen und der ganzen Beſatzung zu einem einheitlichen Weſen.

„Ja, wie ein Weſen iſt das Boot, ging es mir durch den Kopf, als ich mit eingezogenem Sehrohr

auf den Gegner losfuhr, wie eine große ſchleichende Katze, mit gekrümmtem Rücken und geſträubtem Bart. Das Auge entſpricht dem Sehrohr, das Gehirn dem Turm, das Herz der Zentrale, die Beine den Maſchinen und die Zähne und Krallen den Torpedos.

Lautlos ſchlichen wir näher und näher, eine gewaltig aufregende Pirſch. Die Hauptſache war, daß unſer Sehrohr nicht geſehen werden konnte, damit der Dampfer nicht im letzten Augenblick abdrehte und uns entkam. Ganz vorſichtig ſteckte ich alle paar Minuten die äuſterſte Spitze des Sehrohres aus dem Waſſer heraus, peilte eine Sekunde nach dem Dampfer hin und zog das Sehrohr ſchnell wieder ein. Die eine Sekunde genügte, um mich das ſehen zu laſſen, was ich ſehen wollte. Der Dampfer lief quer zu unſerem Kurs mit großer Geſchwindigkeit von Steuerbord an. Nach der hohen, ſchäumenden Bugwelle, die er vor ſich herſchob, ſchätzte ich ſeine Geſchwindigkeit auf 16 Seemeilen in der Stunde. Der Jäger weiß, warum es beim Schießen nötig iſt, die Geſchwindigkeit des Zieles zu erkennen. Er hält beim kranken Haſen weniger vor, als wenn er langgeſtreckt in hoher Flucht vorbeipreſcht.

Ich brauchte alſo nur die Fahrt zu ſchätzen, wofür man als Seemann ein Auge hat, und fand dann in einer Tabelle die genaue Größe des Winkels, welchen ich vorhalten mußte. Den Winkel ſtellte ich an einer Gradeinteilung, welche ſich oben am Sehrohr befand, ein und brauchte nun den Dampfer nur in den Null-

faden des Sehrohres hineinlaufen zu laſſen, um im ſelben Moment den Torpedo abzuſchießen. Dann mußte er treffen.

Man ſieht, die Sache iſt ſehr einfach. Ich richte mit dem Boot, ziele mit dem Sehrohr und ſchieße, wenn der richtige Augenblick dazu gekommen iſt.

Wer es genauer wiſſen will, wie man es machen muß und was ſonſt noch alles dazu gehört, der muß zur Marine gehen, oder, wenn er das nicht mehr kann, ſeinen Sohn oder Neffen zu uns ſchicken.

In dieſem Falle ging alles ſehr glatt von ſtatten. Der Dampfer konnte unſer vorſichtig und ſparſam gezeigtes Sehrohr nicht ſehen und fuhr ſtumpfſinnig auf ſeinem alten Kurs weiter. Die Tiefenſteuerung unten in der Zentrale funktionierte ausgezeichnet und erleichterte mir das unbemerkte Heranſchleichen ungemein.

Schon konnte ich die einzelnen Gegenſtände auf Deck deutlich unterſcheiden, ſah den Dampfer ganz nah und rieſengroß, ſah den Kapitän auf der Kommandobrücke ſpazieren gehen, eine kurze Pfeife im Mund, ſah die Leute auf dem Vordeck ſcheuern und ſah mit Staunen und leichtem Erſchauern lange Reihen von Holzverſchlägen über alle Decks verteilt, aus denen glänzende ſchwarze und braune Pferderücken hervorſchimmerten.

„Ach, du liebe Zeit, Pferde! Schade um die ſchönen Tiere.“

„Aber was hilft's,“ dachte ich weiter bei mir, „Krieg iſt Krieg, und jedes Pferd weniger auf dem

westlichen Kriegsschauplatz ist ein Verlust für Englands Wehrmacht. Ich muß aber doch gestehen, daß mir der Gedanke an das, was kommen mußte, unsympathisch war und will das Nächste kurz machen.

Es fehlen an dem eingestellten Winkel nur noch wenige Grade. Gleich mußte der Dampfer in die Ziellinie laufen. Er passierte uns in der richtigen Entfernung, wenige hundert Meter weit ab.

„Achtung, Torpedoschuß!“ rief ich in die Zentrale hinab.

Das war das Ankündigungskommando für alle Mann an Bord. Alle hielten den Atem an.

Jetzt durchschnitt der Bug des Dampfers die Ziellinie in meinem Sehrohr — jetzt das Vordeck — die Brücke, Vormast — Schornstein — — —

„Los!“ — —

Eine leichte Erschütterung im Boot — raus war er.

„Wehe, wenn er losgelassen!“

Da lief es, das Mordgeschoß, schnurgerade, und mit rasender Fahrt raste es auf sein Opfer los. Ich konnte seinen Lauf an der hellen Blasenbahn, die es hinter sich herzog, genau verfolgen.

„Zwanzig Sekunden“ zählte der Steuermann, welcher mit der Uhr in der Hand den genauen Zeitunterschied zwischen Abschuß und Aufschlag des Torpedos zu messen hatte.

„Dreiundzwanzig Sekunden.“ — Gleich, gleich mußte es kommen, das Gewaltige, Furchtbare.

Ich ſah noch, wie drüben auf der Brücke des Dampfers die Blaſenbahn des Torpedos entdeckt wurde, wie entſetzte Arme ins Waſſer wieſen und der Kapitän die Hände vors Geſicht ſchlug und ſo wie in Ergebung verharrte — dann folgte eine furchtbare Erſchütterung, ſo daß wir alle im Boot durcheinander flogen, und wie ein Vulkan ſtieg rieſenhaft und majeſtätiſch, grauſig ſchön und machtvoll eine zweihundert Meter hohe, fünfzig Meter breite Waſſerſäule gen Himmel.

„Treffer hinter dem zweiten Schornſtein“, rief ich in die Zentrale hinab.

Da ging es unten los. Es war ein wahrer Sturm von Begeiſterung, der aus den befreiten Herzen drang, ein Sturm, der durch das ganze Boot brauſte und jubelnd zu mir in den Turm heraufſchallte.

Und drüben? — Landgraf werde hart! Ein entſetzliches Drama ſpielte ſich auf dem ſchwer getroffenen, ſinkenden Schiffe ab. Das lag ſchwer übergeneigt nach einer Seite und neigte ſich ſchnell mehr und mehr zu uns herüber.

Ich konnte von oben auf alle Decks ſehen. Aus allen Luken kämpften ſich raſende verzweifelte Menſchen hervor, ruſſige Heizer, Offiziere, Soldaten, Stallknechte, Köche. Alles rutſchte, rannte, ſchrie nach Booten, riß und drängte ſich gegenſeitig von den Treppen herunter, balgte ſich um die Schwimmweſten und kugelte ſich auf dem ſchrägen Deck. Dazwiſchen

bäumende, rutſchende, keilende Pferde. Die Boote der Steuerbordſeite konnten wegen der Neigung des Schiffes nicht zu Waſſer gelaſſen werden, deshalb drängte alles nach den Backbordbooten hin, die in der Eile und der Angſt gänzlich ſinnlos von oben geworfen wurden, einige halbleer, einige überfüllt. Die Zurückgebliebenen rangen verzweifelt die Hände, rannten von vorn nach achtern, von achtern nach vorn und ſtürzten ſich ſchließlich ins Waſſer, um zu den Booten hinzuſchwimmen.

Da — eine zweite Exploſion, gefolgt von ziſchendem, weißem Dampf aus allen Luken und Fenſterlöchern. Ein Keſſel mußte explodiert ſein. Die Pferde wurden raſend von dem heißen Dampf — ich ſah noch, wie ein wundervoller langſchweifiger Apfelſchimmel in mächtigem Satz über die Reeling*) ſetzte und mitten hinein in ein vollbeſetztes Boot fiel — da konnte ich den Anblick nicht länger ertragen, zog das Sehrohr ein und ging auf große Tiefe.

Als ich nach einiger Zeit wieder hoch kam, war von dem ganzen ſtolzen Schiff nichts mehr zu ſehen. Zwiſchen Trümmern und Pferdeleichen trieben drei Schiffsboote umher und fiſchten ab und zu noch einen Schwimmer auf. Jetzt tauchte ich auf, um den Leuten beizuſtehen. Als ſich der mächtige Walfiſchrumpf unſeres Bootes plötzlich in ihrer Nähe aus dem Waſſer hob, wurden ſie von paniſchem Schrecken erfaßt und griffen haſtig nach den Rudern, um zu ent-

*) Bordwand.

fliehen. Erſt als ich ihnen oben vom Turm herab mit Taſchentuch und Mütze zuwinkte, ließen ſie die Ruder fallen und kamen näher.

Der Zuſtand, in dem ſich ein Teil der Leute befand, war erbarmungswürdig, einige hatten nur eine dünne Leinenhoſe an und ein Schweißtuch um den Hals gewickelt. Der eiſerne Proviant, der in jedem Boot ſein mußte, reichte auch nicht, da die Beſatzung der Boote ſich verdoppelt und verdreifacht hatte.

Amstellt

Als ich noch mit dem Menage-Unteroffizier verhandelte, was wir in diesem Notfall an eigenem Proviant entbehren könnten, wurden im Norden und Westen viele Rauchwolken gesichtet, die allem Anschein nach schnell näherkamen. Sofort blitzte in mir der Gedanke auf: Jetzt suchen sie euch, jetzt kommt die Mahalla! Schon tauchten die typischen Masten der englischen Zerstörer und Trawlers*) auf, so daß wir keine Minute Zeit verlieren durften, um diesem gefährlichsten aller Feinde zu entkommen.

Schnell entschlossen rief ich dem Kapitän des versenkten Dampfers zu, er sollte sich von einem der dort von Norden herankommenden Fahrzeuge aufnehmen lassen, ich hätte keine Zeit und müßte nach „Nordosten" weiterfahren. Darauf tauchte ich vor den Augen der Schiffbrüchigen mit Kurs nach Nordosten fort, fuhr noch einige Zeit mit demselben Kurs weiter, zog dann

*) Bewaffnete englische Fischdampfer, die mit Suchleinen und Sprenggeräten ausgerüstet sind, um uns zu fangen und unter Wasser zu sprengen.

das Sehrohr ein und änderte unbemerkt den Kurs nach Süden.

Als ich nach geraumer Zeit vorsichtig wieder Umschau hielt, wurde ich mit Staunen gewahr, daß auch von Süden her eine breite Linie von Suchbooten auf uns zulief. Von drei Seiten hetzte der Feind seine Spürhunde auf unsere Fährte, und es würde, so sagte ich mir, nicht mehr lange dauern, dann war der Kreis durch Herumziehen der Flügel auch im Westen geschlossen, und das große Kesseltreiben konnte beginnen. Sehr leicht war mir dabei nicht ums Herz, muß ich gestehen, zumal die Meerestiefe in der ganzen Gegend nicht ausreichte, um uns durch Fahren in großer Tiefe der Wirkung der Netze, Leinen und Sprengkörper zu entziehen.

„Aus der Wildkatze ist ein Hase geworden", kam mir in den Sinn, und nun wußte ich mit einem Male gleich, wie wir's machen mußten.

Wie der alte Hasenvater Mümmelmann bei Löns mußten wir es machen. Zuerst mit offenen Lichtern vorsichtig vorwärts gehoppelt, jede Deckung ausnutzend und die Stelle gesucht, wo die Schützen am weitesten standen und dann mit zugekniffenen Lichtern, Haken schlagend durch die breiteste Lücke hindurchgepreßt.

Zunächst fuhren wir also nach Osten, der einzigen Richtung, wo noch keine „dicke Luft" war. Ab und zu blinzelte ich mit dem Sehrohr an die Oberfläche und verfolgte das allmähliche Schließen des Kreises.

Jetzt, wo ich meinen Entschluß gefaßt hatte, war ich ganz ruhig geworden und überlegte scharf und bedächtig jedes Für und Wider.

Ganz wie beim richtigen Kesseltreiben setzte sich die ganze Mahalla, nachdem der Ring geschlossen war, nach der Mitte zu in Bewegung. Zwischen je zwei Treibern, ich wollte sagen Trawlern, welche die Suchleinen zwischen sich ausgespannt hatten, fuhr ein kleines flaches Torpedoboot, der Schütze, der hinter sich her das Sprenggerät schleppte.

Im Norden hatte sich durch das Herumziehen des einen Flügels nach Osten eine Lücke gebildet. Außerdem sah ich, daß ein zwischen zwei Suchgruppen fahrendes Torpedoboot der Nordgruppe zu den Booten der Schiffbrüchigen hingefahren war. Dort lag unsere beste Aussicht. Ich hielt auf die Lücke zwischen den beiden Suchgruppen zu. Natürlich blieb unser Sehrohr die ganze Zeit über so gut wie unsichtbar.

Langsam kam die Linie der Spürhunde qualmend und prustend näher.

Nunmehr war es an der Zeit, die zweite Hälfte vom Programm des alten Mümmelmann zu befolgen. Ich kniff also die Lichter zu, d. h. ich zog das Sehrohr ganz ein und ging mit erhöhter Fahrt auf die größtmögliche Tiefe.

Ich kann mir sehr gut vorstellen, wie es dem alten Hasenvater bei seinem blinden Rennen ums Leben zumute war. Sicher hatten wir mit ihm verwandte Gefühle. Wie leicht konnte die Lücke, auf welche wir

jetzt zuführen, durch kleine, seitliche Verschiebungen der Suchgruppen ausgefüllt werden. Und wenn uns dann die netzartig ausgebaute Suchleine einer Gruppe faßte, war auf Entkommen wenig Hoffnung. Dann würden sie sich von allen Seiten auf uns stürzen und uns mit Bomben und Wurfminen tief unten am Meeresboden den Garaus machen.

Kein Mensch im Boot ahnte, welcher Gefahr wir entgegenfuhren. Ich hatte alle meine Beobachtungen über die Umzingelung des Feindes für mich behalten und nichts davon verraten, um die Gemüter nicht unnötig zu erregen. Es hätte ja doch niemand etwas an der Lage ändern können.

Jetzt kam vom vordersten Raum, dem Bugraum, die Meldung: „An Backbord sind Schraubengeräusche zu hören!" — Kurz darauf hörte ich dieselben auch im Turm, leise, langsam anschwellende, mahlende Töne; das war keine schnelle Zerstörerschraube, die klingt heller, kräftiger, das war der schwerfällige langsame Schlag der schwer schleppenden Trawlers.

Angestrengt lauschte ich nach Steuerbord hinüber. — — Nichts zu hören. — Das war ein gutes Zeichen, denn nun konnte ich hoffen, daß wir doch die Lücke gefaßt hatten, und das Schraubengeräusch an Backbord von dem innen stehenden Trawler der linken Lückenseite herrührte. Gerade wollte ich in meinem Herzen Hurra rufen, da brauste genau von vorn ein neues Geräusch heran. Hell, scharf, klingend mahlte es sich heran. Das war das Torpedoboot. Oje —

das Vieſt! Mußte der verfluchte Kerl gerade in dem richtigen Augenblick in ſeine Stellung zurückkehren.

Es waren nur wenige Sekunden, welche das Torpedoboot gebrauchte, um über uns hinwegzufahren. Sie kamen mir vor wie Stunden. Jeden Moment glaubte ich, etwas anprallen, entlang ſchurren und knallen zu hören, glaubte mein ſchönes Boot angeſchlagen wie ein hohles Ei. Aber das Glück war uns hold. Das ſcharfe Mahlen der flinken Torpedobootsſchraube wurde ſchwächer und ſchwächer und hörte ſchließlich ganz auf.

Unwillkürlich richtete ich mich etwas im Turm auf, pfiff einige Töne aus „Puppchen“ vor mich hin und klopfte, als ſei nichts geſchehen, mit dem Knöchel des Zeigefingers läſſig gegen die Glasſcheibe des Tiefmanometers. „Wie?“ — Es war ja gar nichts los geweſen, es war ja alles in beſter Ordnung. Die Tiefe ſtimmte, die Tiefenruder lagen normal, da vor mir ſtand Tuzcynski, mein treuer Rudergänger und Burſche, alias Hochſeeſchiffer auf Weichſel und Nogat, und hinter mir lehnte der Steuermann, ganz gemütlich an der Turmwand und gähnte.

Ich empfand plötzlich ein raſendes Bedürfnis nach einer Zigarette; die Nerven verlangten eine Stimulanz. Noch zehn Minuten bezähmte ich mich, dann ließ ich das Boot auf Sehrohrtiefe hochgehen und ſchaute mich nach dem Stande der Jagd um. Was ich ſah, erfüllte mein Herz mit Freude. Die ganze Mahalla hatte ſich nach Südweſten verzogen und ſuchte jetzt in einer langen Linie nach dorthin ab.

Da wir mit entgegengesetztem Kurse voneinander abliefen, entfernten wir uns schnell. Nach weiteren fünf Minuten konnte ich es riskieren, aufzutauchen. Im Norden war alles frei.

Bald saß ich in strahlender Laune wieder oben auf dem Turm, sog mit beiden Lungen hungrig die köstliche Seeluft ein und reinigte dieselbe als vorsichtiger Mann mit langen Zügen aus einer guten Zigarette.

Reiche Beute

Am Spätnachmittag dieſes Tages brachen wir wie der Wolf in die Schafherde, in eine harmloſe fiſchende Fiſcherflottille ein. Um ſicher zu gehen, daß kein Schäfer mit Hund zur Bewachung dabei war, hatten wir, unter Waſſer fahrend, jedes der Fahrzeuge aus nächſter Nähe beſehen. Nirgends konnte ich eine Kanone oder irgend etwas ſonſt Verdächtiges entdecken, alle lagen in friedlicher Beſchäftigung vor ihren kilometerlangen Netzen. Es waren 7 Fiſchdampfer und 9 Segler, die in einem Gebiet von etwa drei Seemeilen im Quadrat verſtreut lagen.

Das Wetter war noch ſchöner geworden als am Tage vorher. Die Sonne lachte vom ſtahlblauen Himmel herab und tanzte in goldenen Streifen auf der ſpiegelblanken See. Eine ganz leichte Dünung aus Norden wiegte die Fiſcherboote leiſe hin und her, daß die Gaffeln und Ladebäume, an denen das Reſervenetz zum Trocknen hing, träge pendelten und ſchlugen. Ungezählte ſchneeweiße Seemöven trieben ſich in der Nähe der Flottille herum, ballten ſich gierig krächzend zu dicken Haufen am Heck der einzelnen

Boote und ſtürzten ſich in ſteilem Gleitflug auf die Abfälle vom letzten Fang, welche die Fiſcher über Bord warfen. Der Horizont hab ſich ringsherum meſſerſcharf vom Waſſer ab und lag da, wie eine leuchtende große Scheibe. Kein Rauchwölkchen beſchmutzte ſeine klaren Umriſſe. Nichts war in Sicht außer unſeren Fiſchern.

Hei, das war ein Wetter für uns! Das war eine ſelten günſtige Gelegenheit, um Englands Fiſchmarkt einen Streich zu ſpielen. —

Wie ein Geſpenſt tauchte ich plötzlich dicht hinter einem der Fiſchdampfer auf, riß das Turmluck auf und ſprang auf den Turm, in der einen Hand die wehende Kriegsflagge, in der anderen das Megaphon.*)

„Halloooooo!“

Die Fiſcher ſperrten die Mäuler auf und glotzten regungslos, wie gelähmt vor Schreck, zu uns herüber.

„Hallooo, capt'n!“, rief ich zum zweiten Male. „I want to talk with you!“

Nach geraumer Zeit löſte ſich eine Geſtalt aus der regungsloſen Maſſe, ſtieg die Treppe zur Kommandobrücke hinauf, ergriff einen Sprechtrichter und rief einige unartikulierte Laute durch denſelben zu mir hinüber, die ungefähr wie „Here I am“ lauten mußten.

Ich raffte mein beſtes Engliſch zuſammen und teilte dem rotnaſigen Geſellen mit, daß ich vor Sonnen-

*) Blecherner Schalltrichter.

untergang ſämtliche um uns herum befindlichen Fiſcherfahrzeuge verſenken würde. Ferner ſagte ich ihm, daß ich ihn mit ſeinem Dampfer dazu auserſehen hätte, die Beſatzungen aller anderen an Bord zu nehmen, daß er ohne Widerrede ſofort ſein Netz zu kappen*) und mir in fünfhundert Meter Abſtand zu folgen hätte; daß er umgehend in die Luft fliegen würde, wenn er dieſen Abſtand eigenmächtig verringerte, da ich darin die feindliche Abſicht vermuten würde, mich zu rammen.

Der Capt'n erklärte ſich mit allem einverſtanden, kappte ſein Netz und fuhr hinter mir her.

Jetzt ließ ich die Motore mit großer Fahrt anſpringen, heißte am Maſt das Signal: „Verlaſſen Sie ſofort das Schiff" und ſtürmte zwiſchen die aufgeſcheuchte Herde. Mit blitzenden Augen ſtanden die Matroſen an den Geſchützen, die Granaten liebevoll im Arm und warteten, bis ich ſie loslaſſen würde. Wir fuhren einmal quer durch die Herde hindurch und dann an der Peripherie entlang, um zu verhindern, daß uns die weiter abſtehenden Fiſchdampfer zu entfliehen verſuchten. Nirgends hielten wir uns mit dem Verſenken der Fahrzeuge auf, ſondern trieben zunächſt nur die Beſatzungen von Bord. Dann konnte uns der Fang nicht mehr entgehen.

Wie fix ſie mit dem Ausſteigen bei der Hand waren! Fluchtartig kletterten ſie in die Boote aus Angſt vor unſeren Granaten. Bald wimmelte es auf

*) Mit Meſſern und Beilen abhauen.

dem Waſſer von Dingis und Kuttern, und der Rettungsdampfer füllte ſich mit Menſchen.

Wir hielten trotz der aufregenden Beſchäftigung ſcharfen Ausguck, um auf keinen Fall bei unſerem Werk überraſcht zu werden. Doch nichts zeigte ſich in weiter Ferne, klar und verlaſſen lag der Horizont.

Nachdem alle Fiſcher auf dem einen Dampfer geborgen waren, begannen wir mit dem Verſenken der Fahrzeuge. Wir fuhren von Schiff zu Schiff, ſtoppten in hundert Meter Abſtand und ſchoſſen langſame, wohlgezielte Schüſſe in ihre Waſſerlinien, bis ſie genug hatten und ſanken. Manche ſanken ſchon nach dem erſten Schuß, andere waren zäher und brauchten vier. Für die Matroſen an den Geſchützen war es ein wundervoller Sport. Sie wechſelten ſich der Reihe nach ab und zählten eiferſüchtig die Schüſſe, die jeder zu ſeinem „Fiſcher“ gebraucht hatte. Als die Dampfer erledigt waren, fuhren wir zu den Seglern hin, die, ihrer Gewohnheit und einem alt eingefleiſchten Kaſtengeiſt gemäß, auch hier wieder auf einem Klumpen zuſammenlagen. Die Segler brauchten meiſtens nur einen Schuß. Dann kenterten ſie und rauſchten gurgelnd in die Tiefe. Es war ein ergreifender Anblick, der uns trotz des inneren Jubels jedesmal an die Nerven ging, weil jeder echte Seemann im Segelſchiff die letzten, kargen Reſte der Romantik ſieht, die in der Neuzeit immer mehr verblaßt. Jedenfalls iſt das der Grund, daß es uns hier wie auch bei ſpäteren Gelegenheiten eigentlich um jedes Segelſchiff, das wir verſenkten, leid tat.

Die Oberfläche des Waſſers war weit und breit mit Hunderttauſenden von toten Fiſchen bedeckt, ein hochwillkommenes „Tiſchlein deck Dich“ für unzählige Möven, die ſich an dem leckeren Mahle gütlich taten und fraßen und ſtopften, bis ihnen die Federn vom Leib abſtanden.

Dreizehn Fahrzeuge hatten wir bereits verſenkt. Zwei Segler und der Rettungsdampfer waren von der ganzen Flottille noch übrig. Da die Gelegenheit ſelten dazu war, hatte ich den Heizern und Maſchiniſtenmaaten erlaubt, abſchnittsweiſe an Deck zu kommen, um auch einmal mit eigenen Augen den Untergang eines Schiffes zu ſehen. Ich ergötzte mich an den drolligen Bemerkungen und dem kindlichen Jubel, mit dem jeder neue Schuß begrüßt wurde und freute mich über die friſchen Farben, welche die friſche Luft und die Erregung in ihren blaſſen Geſichtern hervorzauberte.

Gröning trat zu mir und ſagte mit bedächtiger Stimme: „Was nun, wenn der Dampfer herüberfährt und unſeren Standort verrät? Nach den Ereigniſſen von geſtern nachmittag, heute früh und jetzt können die Engländer genau unſeren Kurs verfolgen.“

„Donnerwetter ja, da haben Sie recht! Daran habe ich noch gar nicht gedacht. Man wird tatſächlich alt und ſchwachſinnig. Das muß auf jeden Fall vermieden werden, ganz beſonders wegen morgen — Sie wiſſen ja — nicht?“ Gröning nickte: „Ja, morgen wird ein ſchwerer Tag,“ fuhr ich fort, „den dürfen wir

uns nicht noch ſelbſt erſchweren, ſonſt können wir nicht durch."

Ich ſann einen Augenblick nach, wie wir die Gefahr, von den Fiſchern verraten zu werden, abwenden könnten, ohne deren Leben zu gefährden, denn das wollte ich auf keinen Fall. Plötzlich ſchlug ich mir mit der Hand vor die Stirn und lachte.

„Zu dumm — auf die einfachſten Sachen kommt man nicht! Wiſſen Sie was, Gröning, wir ſetzen die ganze Geſellſchaft einfach auf einen der beiden Segler über. Der braucht bei dem flauen Winde mindeſtens drei Tage, um an die Küſte zu kommen, und dann kann es uns egal ſein. Ein wenig eng wird es wohl für die vielen Leute werden, aber das hilft nichts."

„Und Proviant?" warf Gröning ein, „wovon ſollen ſie leben?"

„Ach, das iſt nicht ſo ſchlimm", erwiderte ich. „Erſtens können ſie den Proviant von dem Dampfer mit herübernehmen und dann haben ſie ja all die Fiſche, die in dem Bauch des Seglers liegen."

Den kleineren der beiden überlebenden Segler ließ ich noch abſchießen und fuhr dann zu dem Fiſchdampfer hin, der die Schiffbrüchigen an Bord hatte.

Der Kapitän des Fiſchdampfers war natürlich bitter enttäuſcht, als ich ihm die Hiobspoſt brachte, daß ſie nun alle umſteigen müßten. Er hatte ſich ſchon ſo gefreut, daß er der Auserwählte war, der ſein Schiff behalten ſollte. Dafür freute ſich der andere, der von dem Segelſchiff, dem die Nachricht, daß er auf ſein

altes treues Fahrzeug zurückkehren dürfe, wie ein Geſchenk vom Himmel fiel.

Ja, ja, Freud und Leid ſind nahe beieinander.

Nach einer knappen halben Stunde war die Umgruppierung vollendet, und der Dampfer ſauſte in die Tiefe — das fünfzehnte Schiff in zwei Stunden.

Der Segler holte erſt ſorgfältig ſein Netz auf und trödelte dann gen Weſten davon mit ſchlappen Segeln und ſchleichender Fahrt.

Digitized by Google

Eine Nacht auf dem Meeresgrunde

Die Nacht legten wir uns bei X.... auf den Grund. Wir wollten endlich einmal wieder eine Nacht Ruhe haben, um verſäumten Schlaf nachzuholen und Vorrat für die folgenden Tage zu ſchlafen.

Es liegt ſich herrlich auf dem weichen Sandboden der Nordſee. Es iſt direkt, als brächte man das ganze Boot zu Bett. Nur muß es oben ruhig ſein, denn der Seegang macht ſich bis in große Tiefen hinab fühlbar und wirft und ſtößt das Boot hin und her. Dann iſt es die Hölle!

Langſam glitt das Boot tiefer und tiefer. Wir hatten vorher die ungefähre Tiefe mit dem Handlot ausgemeſſen. Je mehr wir uns dem Meeresgrund näherten, um ſo langſamer ließ ich die Dynamomaſchinen laufen und ſtoppte ſie ſchließlich ganz, als wir uns noch wenige Meter über dem Grund befinden mußten. Sobald das Boot ſich ausgelaufen hatte, was daran erkenntlich war, daß die Tiefenruder nicht mehr wirkten, wurden wenige hundert Liter Waſſer in einen hierfür beſtimmten Ballaſttank hinzugeflutet, wodurch

das Boot ſchwerer wurde, ſo daß es ganz allmählich ſank.

„Gleich bumſt er“, rief ich in die Zentrale hinunter mit dem Blick auf das Tiefenmanometer.

Kaum hatte ich es geſagt, da gab es einen ganz ſanften Stoß — viel ſanfter, als wenn die Eiſenbahn hält — und wir lagen unten. Schnell wurde noch etwas Waſſer in die Ballaſttanks genommen, um dem Boot die nötige Bettſchwere zu geben, und dann revidierte jeder auf ſeinem Platz ſorgfältig alle Ventile und Luken ab, ob auch nirgends ein Tröpfchen Waſſer zu uns herein gelangte.

Von vorn und achtern kam die Meldung: „Alles dicht!“

Nachdem die notwendigen Wachen und Ronden befohlen waren, ließ ich die Leute wegtreten: „Alle Mann Feierabend!“

Feierabend auf dem Grunde! — Kein anderer Feierabend reicht da heran. Feierabend nach ſo viel Aufregungen, nach einem ſolchen Tagewerk. Kann man ſich vorſtellen, wie wir den genoſſen? Wir dachten nicht daran, daß wir nicht im Hafen waren, daß ein Berg von Waſſer auf uns lag, wir fühlten uns ſo wohlig und geborgen, als ſeien wir am ſicherſten Platz der Welt.

Von den achteren Räumen, dem Heckraum und Maſchinenraum gingen die Leute an uns vorbei nach vorn. Bleiche, öl- und ſchmutzbedeckte Geſichter, aber

mit Augen, so stolz, fröhlich und strahlend im Vorbeigehen zu mir hinblickend, daß mir das ganze Herz im Leibe lachte.

In den Mannschaftsräumen herrschte reges Leben. Das planschte und wusch sich, schwatzte und lachte durcheinader, daß man es allen ordentlich ansah, wie sorglos und fröhlich sie sich fühlten.

„Na, was gibt's heute zu essen?" fragte ich den Koch, der breitspurig und selbstbewußt — denn er war ein Künstler in seinem Fach — vor seiner kleinen Kombüse stand und in einem dampfenden Nickeltopf herumrührte. „Das riecht ja wundervoll lecker!" — „Rindsgulasch mit Salzkartoffeln", meldete der Koch und rührte mit doppeltem Eifer in seinem Topf herum. „Is gleich fertig," fuhr er fort, „es dauert höchstens noch fünf Minuten."

„Ach herrje, da muß ich mich ja beeilen" — damit ging ich nach vorn in meinen Raum, den ich seit fünf Uhr morgens nicht mehr betreten hatte.

Ich hängte die Mütze, Schal und Lederjoppe an einen Haken, reckte mich in müdem Wohlbehagen in meinem Sweater und leistete mir gründlich den auf Fernfahrt seltenen Genuß, Gesicht und Hände mit heißem Wasser energisch abzuseifen. Von nebenan drang das muntere Getriebe und Geplauder der Offiziere zu mir herüber.

Dann klapperten Teller, ein Pfropfen knallte, und Gröning öffnete die schmale Tür, die meinen Raum

mit der Offiziersmesse verbindet: „Herr Kapitänleutnant, das Essen ist klar.“ — —

Bald saßen wir zu viert um den sauber gedeckten kleinen Tisch, hauten mit kräftigem Appetit in den Inhalt der dampfenden Schüsseln ein und tranken aus kleinen Kelchen köstlichen, perlenden Sekt. Die Ereignisse des vergangenen Tages mußten begossen werden, mit wenig, aber dem besten Stoff, den wir mit hatten. So hatten wir es von jeher gehalten, wenn uns das Kriegsglück hold gewesen war.

Die elektrischen Heizkörper verbreiteten eine mollige Wärme, die allerdings den Fehler hatte, daß sie in der völlig stillstehenden Luft nach oben stieg, so daß es am Fußboden um mehrere Grad kälter war als oben unter der Decke. Doch in unseren dicken Seestiefeln fühlten wir uns trotzdem sehr wohl. Unentwegt spielte das Grammophon. Die Unteroffiziere hatten sich seiner bemächtigt und ließen ein patriotisches Lied nach dem anderen erklingen. Wie das Stimmung machte! — Es wurde auf einmal ganz still im Boot. Deutsche vaterländische Lieder, gesungen auf tiefem Meeresgrund, dicht unter Englands Küste! Deutsche Herzen, von Begeisterung entflammt, von den Tönen der Musik erhoben zu dem stillen Gelöbnis, das Beste für das Vaterland hinzugeben, dem Feinde zur Pest zu werden und ihn zu schädigen, so viel es irgend ging.

So oder ähnlich waren wohl die Gedanken der meisten von uns, vielleicht weniger poetisch ausgedrückt, aber alle gleich gut gemeint. Dann lösten

Tänze, Operetten und Tingeltangelstücke eine weniger feierliche, aber nichtsdestoweniger fröhliche Stimmung aus. Besonders bei den Heizern und Matrosen im Mannschaftsraum ging es hoch her. Lustiger Gesang ertönte von dort, und alte, schmutzige Kartenspiele wurden hervorgeholt und munter ein echter deutscher Skat gedroschen.

Derweilen hoben wir vorn im Offiziersraum unsere Gläser und stießen mit dem schönen U-Bootstrinkspruch an: „Reiche Beute und glückliche Heimkehr — U-Heil!“

Das Boot lag wundervoll ruhig. Es rührte sich nicht um einen Grad.

„Das wäre ein originelles Motiv für einen Maler“, sagte der poetisch veranlagte Ingenieur und lehnte sich, nachdenklich an die Decke blickend, in seinen Stuhl zurück. „Man stelle sich vor — das Boot im Querschnitt hier durch unseren Raum, außen die gelblichen Sanddünen des Nordsee-Meeresbodens, belebt von Algen und allerlei kriechendem, schwimmendem Getier — innen vier tafelnde, lachende Offiziere um einen kleinen Tisch, bestrahlt von warmem elektrischen Licht, die Sektflasche in der Mitte, die Gläser zu feierlichem Trinkspruch erhebend. Darüber in Kirchturmhöhe Wasser — Wasser — Wasser — und darüber der glitzernde Sternenhimmel und ein schmaler silberner Mond. Wenn ich Maler wäre, würde ich mich gleich an das Motiv heranmachen.“

„Und mir das Bild hoffentlich schenken,“ lachte ich. Übrigens gar keine schlechte Idee, das mit dem

Bild, das müßte man eigentlich mal einem Maler vorschlagen.“

„Vielleicht ließen sich auch noch ein paar Meerjungfrauen darauf unterbringen, die neugierig durch die Turmfenster gucken und mit dem Finger an die Luken klopfen,“ meinte Petersen, unser Jüngster, mit verschmitztem Lächeln, „das würde das Bild entschieden noch anziehender machen.“

Gröning, der die ganze Zeit über mit lächelndem Stillschweigen unserem Gespräch gelauscht hatte, nahm die leere Bernsteinspitze, auf welcher er stets unter Wasser zu kauen pflegte, denn er litt als starker Raucher darunter, hier nicht rauchen zu dürfen — langsam aus dem Mund und sagte mit leichter Ironie in seiner sympathischen, tiefen Stimme: „Mensch, Petersen, du bist doch eine unverbesserliche Rübe. Wenn bei dir nicht Weiber mit im Spiel sind, dann ist es von vornherein unvollkommen. Denkt der Mensch jetzt schon wieder an Meerjungfrauen und behauptet alle vier Wochen, er wollte sich verloben. Aber diesmal ganz bestimmt, diesmal tu ich's sicher, so eine kriege ich nie wieder, usw.', das kriege ich alle Monat zu hören. Wie hieß doch die letzte, die du beglücken wolltest, die März-Jungfrau? Warte mal, das habe ich vergessen. — Die Februar-Braut — ha, ha, ha — kennen Herr Kapitänleutnant die Geschichte von der Februar-Braut schon?“ wandte er sich lachend zu mir.

„Gröning, bist du still,“ fuhr Petersen dazwischen und wurde bis über die Ohren rot, „ich kann dir sagen, wenn du aus der Schule plauderst, außerdem — —“

„Na, Perterſen," ermunterte ich ihn, da er plötzlich ſtockte — „was denn außerdem?"

„Außerdem iſt das ja alles nicht wahr", ſchnurrte er munter drauf los, wurde aber dabei noch röter, denn er merkte, daß er ſich verraten hatte. „Sei du man ganz ſtill," fuhr er plötzlich ſtrahlend fort und ging zum Angriff über, um das Geſpräch von ſich abzulenken, „wer in ſo einem Glaspalaſt ſitzt wie du, der ſollte lieber etwas vorſichtiger ſein."

„Ich? — Wieſo denn? — Das iſt doch die Höhe!" entrüſtete ſich Gröning, der ſtolz darauf war, unter ſeinen Kameraden als ausgemachter Weiberfeind zu gelten. „Ich im Glaspalaſt? Das iſt eine hundsgemeine Retourkutſche, oder du haſt zuviel Lorbeerſekt getrunken, Kleiner, wie?"

„Pah, das eine Glas," verteidigte ſich der Kleine, „iſt ja lächerlich, ſowas zu behaupten."

„Nun, man friedlich, Herrſchaften," fiel ich beſchwichtigend ein, „nur die Ruhe kann es machen. Wollen uns doch hier auf dem Grund nicht zanken. Ich entſcheide alſo hiermit, daß unſer Kleiner zwar ſtrohnüchtern iſt, daß er aber trotzdem die April-Braut mit Fiſchſchwanz da draußen nicht hereinlaſſen darf zur Strafe dafür, daß er die Februar-Braut verleugnet hat; denn uns heute abend eine nette Geſchichte vorzuenthalten — und ich nehme bei Ihnen an, daß ſie nett iſt, Kleiner — iſt abſolut ſtrafbar."

Damit mußten ſich die beiden ſtreitluſtigen Hähne, die, nebenbei geſagt, die beſten Freunde der Welt waren, zufrieden geben, und das ewig junge Thema

von Eva und ihren Töchtern, das hier sogar den Meeresboden zum Wanken bringen wollte, war erledigt.

Kurz darauf legten wir uns in unseren schmalen Betten zur Ruhe nieder, zum erstenmal wieder seit der Ausreise ohne Kleider — und fanden schnell den Anschluß an die Wohltat eines traumlosen Schlafes.

Durch das Minenfeld

Am Morgen krähte kein Hahn, um mich zu wecken. Woher sollte er auch. Dahingegen stand mein treuer Bursche Tuczynski, der Pole, vor meinem Bett und meldete: „Herr Kapitänleitnant, fünf Uhr dreißig!“

Ich fuhr auf, verwirrt und benommen von dem tiefen Schlaf, „was ist los?“ „Fünf Uhr dreißig,“ wiederholte der Bursche, „is allens klar zum Waschen und Anziehen!“

Ach so! Mit einem Schlage stand die Wirklichkeit vor mir — wir lagen ja auf dem Grund — wollten in einer Stunde auftauchen und dann — — —

In hohem Bogen sprang ich aus dem Bett. Der Gedanke an das „Dann“ hatte mich schnell ganz wach gemacht; „dann gält's, heute galt's“, dachte ich weiter bei mir und schlüpfte in die Pantoffeln.

Kaum stand ich auf den Beinen, da mußte ich mich mit der Hand am Kleiderschrank abstützen, um das Gleichgewicht nicht zu verlieren.

„Nanu,“ wandte ich mich erstaunt an den biederen Polen, der gerade, um den Schein zu wahren, auf meinen linken Seestiefel spuckte, „wir schlingern ja. Was ist denn los?“

„Wird wohl oben bißchen Seegang sein", war die grinsende Antwort.

„Schlaukopf, das kann ich mir selber denken — aber seit wann? Lauf mal hin und frage, um wieviel Uhr das Schlingern eingesetzt hat."

Tuczynski eilte nach der Zentrale und kam gleich darauf mit der Meldung zurück: „Ungefähr seit 2 Uhr nachts, sagt Herr Leitnant Petersen." — —

„Na, dann haben wir oben schon allerhand Seegang, wenn das schon seit vier Stunden weht. Dann häng mal gleich den Ölmantel heraus, heut wird's naß werden", befahl ich und zog mich schnell und besonders wasserdicht an.

Der Witterungsumschlag, der zweifellos oben über Nacht eingetreten war, paßte mir verteufelt schlecht in meinen Plan. Soweit es sich nach den Bewegungen des Bootes beurteilen ließ, war das Wetter oben noch nicht schlimm, vielleicht Windstärke 6. Aber was nicht war, konnte noch werden. Schlechter war es entschieden geworden und konnte in dieser Jahreszeit leicht ganz schlecht werden.

„Verdammt, gerade heute!" fluchte ich in meinen sechstägigen Stoppelbart.

Nach dem Frühstück versammelte ich die ganze Besatzung in der Zentrale.

„Leute," redete ich sie an, „Sie wissen, wir haben noch viel vor. Vorläufig sind wir noch am Anfang unserer Unternehmung. Gestern und vorgestern haben wir schöne Erfolge gehabt, eben hatten wir eine ruhige Nacht. Wir alle gehen ausgeschlafen und voll froher

Zuversicht an unser neues Tagewerk heran. Wir fahren heute durch den sogenannten Hexenkessel hindurch. Sie wissen alle, was ich meine. Jeder weiß auch, daß das keine Kleinigkeit ist. Der Feind paßt dort höllisch auf. Gut — wir passen noch schärfer auf. Andere sind vor uns durchgekommen, also werden wir auch durchkommen, wenn jeder auf seinem Posten steht und seine Pflicht tut wie bisher. Das erwarte ich von jedem Mann der Besatzung. — Auf Tauchstationen!"

Ich begab mich in den Turm. Kurze Zeit darauf meldete der Ingenieur aus der Zentrale: „Personal ist auf Tauchstationen!"

Also konnte es losgehen. Der Tag begann. — Er wurde der denkwürdigste meines Lebens. — — —

„Auftauchen!"

Die Pumpe begann zu schnurren. Es kam darauf an, das Wasser, welches wir zur Beschwerung des Bootes in die Ballasttanks genommen hatten, mit der Pumpe wieder herauszuwerfen, bis das Boot anstatt Untertrieb wieder ein wenig Auftrieb bekam und ganz von selbst zu steigen begann. Im allgemeinen war uns das Manöver immer sehr gut geglückt. Heute dagegen machte das Boot Sperenzchen, es „klebte", wie wir zu sagen pflegten. Unwillkürlich mußte ich an die oft gehörte Laienfrage denken: „Haben Sie dabei keine Angst, daß Sie nicht wieder hochkommen?" Angst hatten wir natürlich nicht, aber aus reiner Gewohnheit klopfte der Finger doch ungeduldig an die

Glasſcheibe des Tiefenmanometers, ob ſich der Zeiger denn nicht endlich rühren wollte.

„Neunhundert Liter über normal", meldete Ingenieur Krüger von unten herauf.

Das hieß, daß wir neunhundert Liter mehr aus dem Boot herausgepumpt hatten, als normalerweiſe zum Aufſchwimmen nötig geweſen wäre.

„Wir ſitzen wohl in der Kreide," ſcherzte ich. „Nach der Karte ſoll hier allerdings Sandboden ſein."

„Jetzt kommt er los!" rief der Ingenieur.

„Jawohl, er kam — der Zeiger des Manometers ſtieg aufwärts — aber er kam ſchief hoch, er hob ſich hinten und blieb mit der Schnauze im Dreck ſtecken."

„So eine Gemeinheit," hörte ich Gröning, der die Leitung der Tiefenruder hatte, fluchen, „nun ſchmeißt er uns den ganzen Trimm um."

Ja nun mußten wir nach hinten trimmen, mußten das mühſam ausbalancierte Gleichgewicht des Bootes umwerfen und Waſſergewicht von ganz vorn nach ganz hinten pumpen, um vorn leichter, hinten ſchwerer zu werden. Nachdem wenige hundert Liter Waſſer umgetrimmt waren, beſann ſich das Boot auf ſeine Verpflichtungen uns gegenüber und legte ſich wieder horizontal. Jetzt ſtieg es auch brav und gleichmäßig, zeigte allerdings Neigung, nun nach der anderen Seite umzukippen, bis wir durch Zurücktrimmen den alten Gleichgewichtszuſtand wieder hergeſtellt hatten.

Nachdem ſich nun das Boot unter ſcheinbarem Widerſtreben von ſeinem Sandbett am Grunde losgeriſſen hatte, konnte es ihm natürlich nicht ſchnell genug

gehen, die Naſe an die friſche Luft zu ſtecken. Mit neunhundert Litern Auftrieb ſchoß es empor. Doch ich war anderer Anſicht, denn ich hielt es für ratſam, erſt vorſichtig die Sehrohrfühler auszuſtrecken, um die Luft auf ihre Bazillenfreiheit zu prüfen. Da ich mich für die Geſundheit meines Bootes voll und ganz verantwortlich fühlte und die auf Erfahrung begründete Beſorgnis hegte, daß ihm die Bazillen in Geſtalt von plötzlich daliegenden Zerſtörern oder Trawlern ſchlecht bekommen könnte, zwang ich ihm energiſch meinen Willen auf, ließ die neunhundert Liter alſo wieder hineinfluten und bändigte damit das ſchnelle Steigen.

Gleichzeitig ließ ich die Dynamomaſchinen angehen, um Druck und Wirkung auf die Tiefenruder zu bekommen und befahl, das Boot auf 20 Meter Tiefe einzuſteuern.

Dann ging ich ſchnell auf Sehrohrtiefe hoch und ſuchte die Waſſeroberfläche nach Schiffen ab. Nichts war in Sicht, aber — o weh — es herrſchte ziemlicher Seegang.

„Na, das hilft nichts“, ſagte ich leiſe vor mich hin, ſuchte nochmals den Horizont ſorgfältig ab und tauchte dann völlig auf.

Hei, das war ein Genuß, als ich kurz darauf oben auf dem Turm ſtand, die Hände an die Seiten preßte und die Lungen voll friſche Seeluft ſog. Schlecht war ja die Luft im Boot auch nicht geweſen, im Gegenteil, der Ingenieur hatte ſie gerade heute nacht ganz erſtklaſſig friſch erhalten — aber ſchöner war die friſche Seeluft doch.

Schon surrte die Ventilationsmaschine und brachte auch denen, die im Boot bleiben mußten, die Erquickung in alle Räume.

„So, Steuermann, nun kommen Sie nochmal mit der Karte her. Ja, schön, legen Sie sie nur hier auf den Turm; wenn sie naß wird, ist es auch kein Unglück. — Nun noch Zirkel und Bleistift! — So danke schön."

Also — passen Sie auf und rechnen Sie mit, damit ich mich nicht verrechne — es sind von hier aus bis zum ersten Minenfeld genau 22 Meilen. Von dort bis zum zweiten Minenfeld sind es 14 Meilen, macht zusammen 36. Wir müssen uns also so einrichten, daß wir kurz vor Niedrigwasser (Ebbe) bei dem ersten Minenfeld stehen, denn die Minen sollen nur von kurz vor bis kurz nach Niedrigwasser sichtbar sein. Ebbe ist um 10 Uhr, jetzt ist es 6 Uhr 30. Wir können also bequem „halbe Fahrt" laufen und haben Zeit genug, die Batterie aufzuladen. Stimmt's?"

„Jawohl," sagte der Steuermann und faltete hastig die Seekarte zusammen, die er die ganze Zeit über, welche sie auf dem Turm ausgebreitet gelegen hatte, ängstlich mit seinem Körper gegen die von Zeit zu Zeit über uns hinweggehenden Spritzer gedeckt hatte, „wenn wir nur nicht vorher noch tauchen müssen!"

„Das glaube ich nicht," antwortete ich bestimmt. „Hier im Minengebiet fährt sicher kein anderes Fahrzeug herum, hier sind wir, was das anbelangt, am allersichersten. Die Bewachung fängt erst jenseits an."

Pünktlich, eine Stunde bevor das Wasser am nied-

rigſten ſtand, kamen wir in der Gegend an, wo der Feind, nach Angabe anderer U-Boote, das Fahrwaſſer durch ein ausgedehntes, mehrreihiges Minenfeld geſperrt zu haben glaubte. Ich ſage „glaubte“, denn da die Minen, wie ſchon erwähnt, um die Zeit der Ebbe herum an der Waſſeroberfläche ſtanden, und wir dann einfach durch die Lücken hindurchſchlüpften, war die Sperrung dieſes wichtigen Fahrwaſſers eine vielleicht beruhigende, aber ziemlich koſtſpielige Illuſion des Feindes.

Ganz ſo einfach, wie ich es mir nach den Erzählungen und Berichten meiner Kameraden vorgeſtellt hatte, war das Hindurchſchlängeln durch die Minen aber doch nicht. —

„So, meine Herren, jetzt geht's los!“ ſagte ich zu den beiden Offizieren, die gleich mir in ihre dicken Ölmäntel gekrochen waren und die eichenlaubgeſtickte Mütze mit dem praktiſchen Südweſter vertauſcht hatten. „Jetzt wollen wir mal ſehen, wer die erſte Mine ſieht.“

In einem Sprühregen von Waſſer und Giſcht ſtanden wir nebeneinander und ſtarrten mehrere hundert Meter vor dem Boot ins Waſſer. Der Seegang hatte im Laufe der letzten Stunden noch etwas zugenommen und lief aus Südweſt, alſo gerade auf uns zu, ſo daß wir befürchten mußten, die Minen erſt ſpät zu entdecken, weil ſie in jedem Wellental unſeren Blicken entzogen wurden.

Plötzlich blickten wir uns alle drei an und dann ſchnell wieder aufs Waſſer zurück. Da waren ſie,

Himmel, welche Massen! Überall, soweit das Auge reichte, teuflische schwarze Kugeln, vom schneeweißen Gischt der brechenden Seen umbrandet. Wir waren so überwältigt von der Menge der Minen, daß wir zunächst haltlos zu schimpfen anfingen. „Das ist ja unerhört, so eine Gemeinheit, sowas nennt sich christliche Seefahrer, — diese Räuberbande, Fallensteller!“

Mit „kleiner Fahrt“ fuhren wir dann dem „Kaviarbrötchen“, wie Petersen die schwarzbepunkte Wasserfläche vor uns nannte, entgegen. Es kam darauf an, das Boot geschickt zwischen den unregelmäßig verstreuten Minen hindurchzusteuern und vorausblickend aufzupassen, das wir nicht in eine Sackgasse liefen. Nur nicht anstoßen an die Teufelsdinger, das konnte höllisch gefährlich werden.

Nun, mit der nötigen Ruhe wollten wir die Sache schon machen. Wir hatten ja einen „Gefechts-Rudergänger“, der nicht von Pappe war. Der Bootsmannsmaat Lomann hatte seine ganze militärische Laufbahn seinem erstklassigen Steuern zu verdanken. Seit seiner Matrosenzeit war er Gefechts-Rudergänger und stets, wenn er etwas ausgefressen hatte, — und das soll früher nicht selten gewesen sein — hieß es als Milderungsgrund „aber, er ist solch guter Rudergänger“.

Lomann, der, wenn er wollte, jeden Pfropfen, der auf dem Wasser schwamm, so haarscharf ansteuern konnte, daß der Bug des Bootes ihn traf, stand breitbeinig hinter dem Steuerrad auf dem Turm und

grinſte von einem Ohr zum andern. Er grinſte immer, wenn er am Ruder ſtand, aber jetzt, wo er der wichtigſte Mann an Bord war, ſtrahlte er derartig ob dieſer Ehre und war ſo über die Maßen ſtolz, daß ſeine kleine viereckige Figur eine überlegen läſſige Haltung einnahm. Mit der rechten Hand drehte er das Ruderrad ſpielend wie zur Probe hin und her, die andere ſteckte bis zum Ellenbogen in der rieſigen Taſche ſeiner Lederhoſe.

Jetzt fuhren wir ſtampfend in das Minenfeld hinein. Lomann kniff ſeine kleinen grauen Augen zu unwahrſcheinlichen Ritzen zuſammen, ſpuckte ſich erſt in die rechte Hand und dann verächtlich in hohem Bogen nach der erſten Mine aus, die wir eben an Backbord paſſierten. Dann zog er ſich die rutſchende Lederhoſe herauf, ſteckte ſich ſeinen Naſenwärmer, eine dicht am Kopf abgebrochene Kalkpfeife, wieder in Brand, ſpuckte nochmals in die rechte Hand und begann dann in künſtleriſchen Volten und Evolutionen durch die gefährlich engen Gaſſen durchzuſteuern. Er war dabei ſo ruhig und ſicher, als ob er nie im Leben etwas anderes getan hätte, als ein Unterſeeboot zwiſchen Minen hindurchzuſteuern, ſo daß ich ihn völlig ſelbſtändig gewähren laſſen konnte.

Nach zehn Minuten hatten wir das Minenfeld hinter uns. Wir ſchätzten die Zahl der Minen, welche wir paſſiert hatten, auf achthundert.

Mit hoher Fahrt ging es dem zweiten Minenfeld entgegen.

Ums Leben

Jetzt begann die Reihe von Verhängnissen, die diesen Tag zu einem der ereignisreichsten von allen denen, welche U-Boote auf ihren Fahrten im Kriege erlebt haben, machten.

10 Uhr 42 Min.

Jenseits des zweiten Minenfeldes patrouilliert ein englischer Zerstörer auf und ab. Wir müssen daher schnell tauchen und die Minen unter Wasser passieren. Ein höchst unsympathischer Gedanke!

Der Zerstörer hat uns nicht gesehen. Der Seegang nimmt zu, das Barometer fällt stark, der Himmel bezieht sich mit schwarzen Regenwolken. Die Sichtigkeit der Luft nimmt stark ab. Das Meer ist unruhig und von ziehendem weißen Schaum bedeckt. Das Sehrohr wird fortgesetzt von weißköpfigen, rollenden Wasserbergen bedeckt, so daß ich lange Sekunden nichts sehen kann. Plötzlich sind wir mitten zwischen den Minen. Ich kann sie nur aus nächster Nähe sehen, denn das Wasser ist bereits gestiegen und läßt nur noch den obersten Rand der schwarzen Kugeln ab und zu aufblinken. Ein rechtzeitiges Ausweichen mit dem Boot ist ausgeschlossen. Gerade laufen wir senkrecht auf eine Mine zu, im Augenblick ist sie heran und passiert wenige Meter neben

dem Sehrohr; an der anderen Seite ziehen zur gleichen Zeit drei Minen, die dicht beieinander auf einem Klumpen liegen, auf 5 Meter Abstand an uns vorbei. Es ist eine Höllenfahrt! Und der verfluchte Zerstörer klebt am jenseitigen Ufer des Minenfeldes und zwingt uns zu dieser Höllenfahrt unter Wasser. Er nimmt absolut keine Rücksicht auf unsere höchst prekäre Lage. Wie der sich freuen würde, wenn wir plötzlich in einer Wolke von Rauch und Feuer gen Himmel flögen. Herrgott sakra, fast hätten wir ihm eben den Gefallen getan. Ich hatte schon die Augen zugekniffen und geglaubt — — — —, denn „es" hatte eben hart und metallisch ans Sehrohr gestoßen. Ein Ton, den ich bis zum besseren Jenseits nicht vergessen werde. Aber die Mine, die ich, als das Wasser vom Sehrohr abgelaufen war, ganz nahe hinter uns sah, hatte ein Einsehen gehabt: sie drehte sich nur um ihre Achse und tat uns nichts: vielleicht war sie alt und morsch.

Mir war's aber zuviel geworden. Ich hatte ein Gefühl wie ein Selbstmörder, der an sich vorbeigeschossen hat. „Runter mit ihm!" rief ich in die Zentrale hinab. „Auf 25 Meter gehen."

Lieber mit geschlossenen Augen durch die Hölle fahren, als stets den letzten Augenblick vor sich sehen und doch nicht helfen können. Wenn tief unten ein Ankertau der Mine am Boot hakte, und die Mine nach unten zog? — — — Aber die Möglichkeit des Durchkommens war dennoch unten, auf 25 Meter, größer als oben auf Sehrohrtiefe.

„Grammophon anstellen", befahl ich, „und etwas Lustiges, bitte!"

Trotz der „schönen, neuen, feldgrauen Uniform", die bald darauf durchs Boot ertönte, hörte ich zweimal ein teuflisches Schurren und Schleifen am Turm, — Ankertaue von Minen, welche wir streiften.

Endlich, nach stundenlangen Minuten, mußten wir durch die Minen hindurch sein. Ich ließ wieder nach oben steuern, steckte das Sehrohr heraus und sah mich um. Gott sei Dank, die Luft oder vielmehr das Wasser war rein. Der Zerstörer fuhr wenige hundert Meter hinter uns, also waren wir sicher durch die verseuchte Gegend hindurch.

Aha, da ist ja auch die erste Boje. Die erste, die auf der schmalen Sandbank ausliegt. Jetzt wird es eng, jetzt heißt es genau steuern und peilen. Wenn nur die Strömung hier nicht so heftig sein wollte. Die reißt uns fortgesetzt seitlich aus dem Kurs heraus. Ich muß immer mehr vorhalten.

„Steuermann, wie weit sollen wir vom Land abstehen?" Der Steuermann riß die Karte aus ihrem Etui, fuhr mit dem Zirkel hinein, legte ihn an den Maßstab; „Zwei und einhalb Seemeilen!"

„Donnerwetter, und noch nichts davon zu sehen! Das ist ja ganz unsichtig da oben geworden. Das fehlte uns noch gerade!"

Der wachhabende Zerstörer kam jetzt an unserer Backbordseite vorbeigebraust. Er war gar nicht weit ab. Ich zog das Sehrohr für kurze Zeit ein.

Wer beſchreibt meinen Schrecken, als ich nach wenigen Minuten das Sehrohr wieder herausſteckte und nichts, aber auch gar nichts ſehen konnte! Eine ſchwarze Regenwolke wälzte ſich auf dem Waſſer heran, platzte zu Milliarden von dicken Waſſerfäden und benahm uns jegliche Ausſicht. Und das gerade jetzt, gerade an der Stelle, wo ich unbedingt etwas ſehen mußte, wo das Fahrwaſſer ſo gefährlich eng wurde. Es gab nur einen ſchmalen Weg, eine etwa 200 Meter breite Rinne, die wir unbedingt innehalten mußten, von der jedes Abweichen nach rechts oder links uns unfehlbar auf die Sandbänke bringen mußte. Und nun nichts zu ſehen von den Bojen, welche die ſchmale Fahrwaſſerrinne bezeichneten, nichts zu ſehen als graue, ſtäubende Regenwände. Und dabei eine unberechenbare Stromverſetzung!

Ich ſuchte, ſuchte, ſuchte nach der Boje, der Schweiß ſtand mir auf der Stirn, die Erregung machte mich ſo heiß, daß das Okular am Sehrohr von der Hitze meines Kopfes fortgeſetzt beſchlug. Immer von neuem mußte der Steuermann das beſchlagene Glas mit einem Lederlappen reinigen.

„Jetzt müßten wir an der Boje ſein. Steuermann, ich ſehe Sie nicht! Mann Gottes, was ſollen wir tun, das iſt ja ein Verhängnis! Das kann ja nicht klar gehen. Und dazu der Zerſtörer, der hinter der verfluchten Regenwand lauert, der jeden Moment wie ein Geſpenſt in nächſter Nähe auftauchen kann!“ —

Die Boje kam nicht.

Dann klarte es voraus auf. Der Regen wurde dünner, die Luft durchsichtiger. —

Erst bekamen wir das Land in Sicht, dann den Zerstörer, weit ab am Backbord mit Kurs auf uns zu und dann — dann —

Alle guten Geister, erbarmt euch unser!

Die Boje, — unsere Boje, war auf — der falschen Seite! An Steuerbord, anstatt an Backbord.

Und wir?! — Großer Gott im Himmel! Wir fuhren falsch, wir rannten auf die Sandbank los, wir mußten überhaupt schon drauf sein, gleich, gleich. Es war zu spät hell geworden, es hatte entsetzlicherweise zu spät aufgeklart.

„Hart Steuerbord! Beide Maschinen äußerste Kraft zurück!" — Hilft nichts mehr! —

Dann kam das Verhängnis. — —

Ein Ruck, ein Stoß, ein Klirren — — U 202 saß auf Grund.

Furchtbar war, was wir dann erlebten. Die See, die auf dem Riff keinen Raum fand, sich nach unten auszudehnen, bäumte sich auf dem steil aufsteigenden Sand hoch auf, türmte sich zu rasenden, steilen Wasserbergen, stürzte vornüber zusammen zu brandendem Schaum, riß sich wieder empor und raste mit donnerndem Gebrüll weiter, um stets von neuem zusammenzubrechen zu gurgelndem, fliegendem, sprühendem Schaum. All' die wütenden, stürzenden Seen fielen über unsern armen Riesenfisch her, warfen sich in tobender Zerstörungslust auf uns, spielten Fangball mit uns, rissen uns hoch und

ſchleuderten uns zu Boden, daß die ſtählernen Gedärme klirrten und zitterten.

Wir hatten jegliche Macht über das Boot verloren. Das Toſen der Brandung wurde immer wilder, ſo daß wir es durch die dicken Stahlwände hindurch hören konnten. Jede neu anraſende Sturzſee warf uns höher auf den Sand herauf. Das war die größte Gefahr. Schon ſahen die Oberkante des Kommandoturmes und der Bug des Bootes aus dem Waſſer heraus, noch kurze Zeit, und das ganze Boot mußte an der Oberfläche erſcheinen. Dann waren wir verloren und hätten als hilfloſes Wrack dem Zerſtörer zur Zielſcheibe gedient.

Bleich und gefaßt ſtand ein jeder auf ſeinem Poſten und klammerte ſich an den nächſten feſten Gegenſtand an, um bei den wahnſinnigen Stößen und Neigungen des Bootes nicht umzufallen. Ich blickte mit ſchreckensſtarren Augen abwechſelnd vom Zeiger des Tiefenmanometers heraus auf das unbarmherzige Toben der See, das ich durch die Turmfenſter nach allen Seiten hin beobachten konnte. Ach, wenn es nur die See geweſen wäre, die wir zu befürchten hatten, — aber dort, durch Giſcht und Sprüh hindurch kam unbarmherziger als alle Schrecken der Brandung der ſchwarze, qualmende Kerl heran, kam der Zerſtörer ſenkrecht auf uns zu, wie ein Stier mit geſenkten Hörnern.

Unten bleiben, das Boot auf jeden Fall unter Waſſer halten und wenn es auf dem Grund zerſchellt! Nur nicht ganz an die Oberfläche heraufge-

riſſen und langſam von den Granaten des Engländers zerſtückt werden, flog es blitzartig durch mein Gehirn.

„Ballaſttanks fluten!“, ſchrie ich in die Zentrale herab, „alle Tanks ganz voll machen, Herr Ingenieur, verſtanden? Wir dürfen auf keinen Fall höher herauf.“

„Alle Ballaſttanks werden geflutet“, kam von unten zurück.

Wie ruhig es in der Zentrale war. Kein Wort wurde geſprochen, keine angſterfüllte Vermutung, kein Raten und keine Frage.

Eine tiefe, unſägliche Trauer preßte mein Herz zuſammen. Mein armes Boot, meine armen Leute! Da ſtanden ſie in unerſchütterlicher Pflichterfüllung auf ihren Poſten und hatten mir mit jedem Blick und Wort vertraut, waren jeder ein Held und noch ſo jung und ſo tüchtig. Und nun brachte ich, ihr Führer, ſie an den Abgrund zwiſchen Leben und Tod, und mir, der ich als einziger die Verzweiflung unſerer Lage überſah, ſchien, als ob die Schale des Todes ſich langſam tief zu uns herabbeugte. Denn immer noch näherte ſich mit unheimlicher Sicherheit der Zerſtörer. Sein ſcharfer Bug zeigte genau auf uns zu. Gleich mußte er die herausragenden Teile von Turm und Bug, an denen die Brandung ſich verräteriſch brach, entdecken, und dann war es aus mit uns. Dann kam ein Hagel von Granaten angeſchwirrt, und die gierige, ſchäumende See ſchoß brauſend durch die geöffneten Schleuſen zu uns herein.

Das Fluten der Ballaſttanks hatte den gewünſchten Erfolg gehabt. Das Boot legte ſich ſchwer

auf den Grund und bot so den Seen mehr Widerstand. Und wenn es auch jetzt nicht mehr höher kam, so wurden die Stöße durch das größere Gewicht, mit dem wir auflagen, ungleich schwerer. Es war wie ein Wunder, daß das Boot nicht wie Glas zerschellte, und wir alle blickten uns erstaunt an, wenn nach einem solchen gewaltigen Stoß nichts weiter eintrat, als daß hier und dort eine elektrische Birne mit lautem Knall zerplatzte. „Erstklassiges Material", mußte ich bei mir denken.

Der Steuermann, der mir über die Schulter durch das Glasfenster an Backbord-Seite nach dem Zerstörer ausguckte, meinte plötzlich in seinem gemütlichen Sächsisch: „Ach, wo wird der nach uns hinsähen, der globt doch nicht, daß hier mitten in der Brandung eener sitzen dut!"

„Steuermann, Menschenskind, alter Optimiste Sie, das Wort werde ich Ihnen nie vergessen. Herrgott, wenn Sie recht hätten, das wäre überhaupt —"

„Nu, er dräht ja schon ab", unterbrach mich der kleine Mann und drückte, um besser sehen zu können, seine Nase an dem Glas des Fensters platt.

Ich packte ihn im Genick, riß ihn vom Fenster zurück, und das ganze Blut schoß mir in die Augen.

„Was? — Was sagen Sie? Er dreht ab? — Großgütiger Himmel, — wahrhaftig, er dreht ab, er dreht, er dreht immer weiter, — schon liegt er breit vor uns, schon zeigt er uns das Heck, er hat abgedreht, er läuft ab von uns, er hat uns nicht gesehen, er hat

uns nicht gesehen! — — — Ich erinnere mich, daß ich als kleiner Junge einmal ein allerliebstes Rehkitz geschenkt bekommen hatte, welches ich zärtlichst liebte. Es war mein unzertrennlicher Begleiter und mußte sogar nachts auf einer Decke neben meinem Bett schlafen. Eines schönen Sommertages sonnten wir uns auf dem großen Rasenplatz vor dem Haus, als plötzlich ein riesiger fremder Jagdhund auf mein geliebtes Kitz zugesprungen kam und es blutgierig in wüster Jagd auf dem Platz jagte. Gleich mußte der böse Hund es haben, denn mein armes Kitz hatte nur drei Läufe und schrie jammervoll um Hilfe. Ich stand da, gelähmt vor Entsetzen und brachte keinen Ton heraus. Im letzten Augenblick erschien der Besitzer des bösen Hundes und pfiff ihn ab. Da stürzte ich mich in jubelnder Seligkeit auf mein gerettetes, geliebtes Kitz, drückte es in die Arme, küßte seine schwarze Schnauze*) und weinte und lachte vor plötzlichem Glück. — — —

Ganz ähnlich war mir zumute, als ich das Unglaubliche mit eigenen Augen sah, und der Zerstörer ahnungslos von uns fortdampfte. War es denn wirklich möglich, daß er uns nicht gesehen hatte, wo er nach meiner Schätzung höchstens noch 800 Meter von uns entfernt gewesen war? Sollte die Überlegung des Steuermanns richtig gewesen sein und der dumme Kerl, der Zerstörer, wirklich nur nach Schema F die Fahrrinne abgesucht haben? „Aber", dachte ich, noch

*) Weidmännischer Ausdruck für „Geäse" (? !)

nachträglich ſchaudernd bei mir, „wie leicht hätte ein Zufallsblick uns verraten können.“

Glückſtrahlend verſtändigte ich die Zentrale von der ungeahnt glücklichen Wendung, die unſer Schickſal in letzter Stunde erfahren hatte. Es mag den Braven unten allen eine Bergeslaſt von der mutigen Seele gefallen ſein.

Dann entwickelte ich dem Ingenieur meinen Plan.

„Wir wollen“, ſagte ich durchs Schallrohr herab, „noch ſo lange ruhig liegen bleiben, bis der Zerſtörer am Ende ſeines Bewachungsgebietes angelangt, alſo 3—4 Seemeilen von uns ab iſt. Dann drücken Sie auf mein Kommando alle Tauchtanks gleichzeitig leer, ſo daß das Boot von Grunde loskommt, wir laufen mit äußerſter Kraft auf tiefes Waſſer und tauchen dort weg.“

Eine neue, etwas mildere Regenwolke zog heran und begünſtigte unſer Vorhaben. Bald war der Zerſtörer nur noch wie ein Nebelgebilde zu ſehen. Jetzt konnten wir es wagen, aufzutauchen und damit auch die andere Gefahr, die ſtoßende, rollende Brandung, fliehen.

Die Ventile wurden aufgeriſſen. Augenblicklich hob ſich das Boot, das furchtbare Stoßen hörte auf, der Zeiger am Manometer ſtieg, und nach wenigen Sekunden durchbrach der breite triefende Rücken des Bootes die Waſſeroberfläche. Wir waren oben.

„Dort war die Boje! Äußerſte Kraft voraus!“

Gleich ſind wir da, nur noch wenige hundert Meter, und wir haben das Spiel gewonnen. Das Spiel, das um Leben und Tod gegangen war, das uns die Schläfen grau gefärbt hätte, wenn wir nicht alle noch ſo jung geweſen wären, das Spiel, das um uns alle ein neues Band gewoben hatte, unzertrennlich und unzerreißbar durch gemeinſam durchlebte Kriegsgefahr.

Als wir dann die erſehnte Boje an der richtigen Seite hatten, da ſtürzten wir uns wieder hinab in die tiefe, kühle Flut, ſo fröhlich und friſch wie ein Fiſch, der auf dem Trocknen ſaß und plötzlich wieder ſein Element um ſich fühlt.

Der erſte und gefahrvollſte Teil des Durchbruchs durch den Hexenkeſſel war jetzt, wenn auch unter erheblichen Schwierigkeiten, überwunden. Das enge Eingangstor war paſſiert, der Weg durch die mehrere Seemeilen breite Straße frei von Sandbänken oder ähnlichen navigatoriſchen Hinderniſſen. So tummelten wir uns denn friſch und guten Mutes in dem tiefen räumigen Waſſer, klopften, horchten und fühlten unſer gutes, hart mitgenommenes Boot nach allen Richtungen hin ab, ob es auch heil und ohne Sprung aus dem brodelnden Brandungskeſſel hervorgegangen wäre und vergaßen darüber ſchnell die überſtandene Gefahr. Solange die Nerven noch auf Hochſpannung eingeſtellt waren, hatten ſie weder Muße noch Gelegenheit, ſich mit dem zu befaſſen, was vorüber war. Und wenn wir auch glücklich durch die Minen und Sände hindurchgekommen waren, ſo war

doch der Tag noch lange nicht zu Ende, und die Hauptarbeit lag noch vor uns. Immer wieder gab es an diesem Tage neue, unvorhergesehene Überraschungen, eins gesellte sich zum andern, so daß wir schließlich das Gefühl hatten, es habe sich heute alles gegen uns verschworen.

Dem Feinde ins Netz gegangen

Da waren zunächst die Trawlers und Drifters, jene kleinen Fahrzeuge, die zu zweien eine Stahlleine hinter sich herschleppen und so das Fahrwasser nach U-Booten absuchen. Immer gerade in dem Augenblick, wenn wir das Sehrohr schüchtern herausſteckten, um uns ein wenig umzusehen, hatten wir mit tödlicher Sicherheit solch eine Suchgruppe vor uns, so daß wir schleunigst auf sehr große Tiefe heruntergehen mußten, um der gefährlichen Leine zu entgehen. Wenn es doch einmal für kurze Zeit möglich war, Umschau zu halten, dann war es ringsumher dick, d. h. unsichtig, und das Land, welches zu beiden Seiten ganz in unserer Nähe sein mußte, kam absolut nicht zum Vorschein. Schließlich wußten wir überhaupt nicht mehr, wo wir waren, denn der Strom setzt in dieser Gegend ganz unberechenbar, und seit der berühmten Boje am Mittag hatten wir keinerlei Objekt in Sicht gehabt, um unsern Standort zu bestimmen. Wir hielten nur immer nach Schätzung die Mitte des Fahrwassers und vertrauten unserem guten Stern, daß er uns richtig leitete. Alle volle

Stunde kletterten wir von der ſicheren Tiefe empor, verſuchten, eine Peilung zu bekommen und kehrten reumütig und unbefriedigt auf den alten Platz wieder zurück. Selbſtverſtändlich blieb das geſamte Perſonal die ganze Zeit auf Tauchſtationen. Um 2 Uhr ging der Koch im Boot um und verteilte in kleinen Blechnäpfen Erbſenſuppe mit Speck. Auch zu uns in den Turm reckte ſich ſein Arm herauf, und oben auf den ausgeſpreizten Fingern der Hand thronte der dampfende Teller. Ich hockte mich zwiſchen die Sehrohre auf den Tauchretter nieder, ſtellte den Teller auf meine Knie und löffelte. Die reine „Fütterung der Raubtiere“ mußte ich dabei denken. Das Schweißwaſſer, welches ſich bei langen Unterwaſſerfahrten wie in einer Tropfſteinhöhle an der Decke ſammelt, tropfte mir auf den Kopf und in das Eſſen und hinterließ kleine Ölteiche auf meiner Erbſenſuppe zum Zeichen dafür, daß es eben richtiges U-Bootſchweißwaſſer war. Das iſt immer ölig.

Um 4 Uhr tauchte ich wieder auf Sehrrohrtiefe auf. Fünfhundert Meter hinter uns zog eine Suchgruppe des Weges; ſteuerbord voraus, im gleichen Abſtand, lag ein großes franzöſiſches Torpedoboot mit 4 Schornſteinen auf der Lauer. Von Land war nichts zu ſehen.

Gern hätte ich den ganz modernen Franzoſen abgeſchoſſen. Aber die große Wahrſcheinlichkeit, in dieſer gefährlichen Gegend die lauernde Meute auf meine Spur zu ſetzen, mußte mich davon abhalten.

Ich muß ſagen, es fiel mir recht ſchwer, in dieſem

Augenblick den Schuß zu unterlaſſen, und ich zog traurigen Herzens das Sehrohr ein und gab den Befehl, auf Tiefe zu gehen.

Das war unſere Rettung. Wenige Minuten länger auf Sehrohrtiefe gefahren, und ich würde heute nicht hier ſitzen und Zigaretten rauchen und unſere Erlebniſſe niederſchreiben.

Wir waren im Abwärtsgleiten, das Manometer zeigte 17 Meter. Da war es uns plötzlich allen, als ſchlüge man uns mit einem Hammer auf den Kopf. Für eine Sekunde ſchwand unſer Bewußtſein, dann fanden wir uns mit ſchmerzenden Köpfen, Schultern oder ſonſtigen Gliedmaßen am Boden liegend oder in irgend eine Ecke geſchleudert wieder. Das ganze Boot zitterte und bebte. Lebten wir denn noch, oder was war geſchehen? Warum war es ſo dunkel, pechſchwarze Nacht? Aha, das Licht war aus!

„Sicherung nachſehen!“

„Iſt rausgeflogen!“

„Reſerveſicherung ein!“

Plötzlich war es wieder Tag. Das alles ſpielte ſich in Sekunden ab, viel ſchneller, als ich hier erzählen kann.

Was war geſchehen? War es denn wirklich nicht mit uns zu Ende? Stürzte nicht irgendwo das Waſſer rauſchend ins Boot und riß uns hinab auf den Grund? Das war doch eine Mine geweſen, eine wahnſinnige, ungeheuerliche Minendetonation dicht, dicht am Boot. Und das Boot? Der Erfolg?

Von ſelbſt kamen die Meldungen aus allen Räumen. „Bugraum dicht“, Heckraum alles klar“, „Maſchinenraum alles dicht“, — Alles dicht!

Da nahm das Boot eine ſonderbare Neigung an. Der Bug ſenkte ſich tief herab, und das Heck ſtieg hoch. Das Boot wurde raſend vorlaſtig, obwohl die Tiefenruder hart gegenan lagen.

„Herr Kapitänleutnant“, ſchrie Gröning, welcher Tiefe ſteuerte, „es iſt etwas los. Das Boot ſteuert nicht mehr. Wir müſſen irgendwo haken, eine Leine, vielleicht ein Netz!“

„Himmelkreuzdonnerwetter! Das fehlte noch gerade. Wir ſitzen im Netz, natürlich, und oben im Netz ſind Minen eingeflochten. Ah, das iſt ja zum verrückt werden.“

„Aufgepaßt“, rief ich hinab, „wir müſſen durch! Tiefenruder hart oben, hart unten, beide Maſchinen äußerſte Kraft voraus! Nicht hochkommen laſſen! Unten bleiben, auf jeden Fall unten bleiben, oben ſind Minen!“

Die Maſchinen ſprangen mit höchſter Umdrehungszahl an, das Boot ſchoß vorwärts, ruckte ein, ſchob und bog ſich ins Netz, bohrte ſich nach unten, zerrte, riß und zerriß das Stahlnetz in Fetzen.

„Hurra, wir ſind durch! Boot gehorcht!“ rief Gröning von unten herauf, „Boot ſteuert wieder!“

„Tiefer gehen! Auf 50 Meter ſteuern“, befahl ich. „Das iſt ja eine finſtere Gegend hier. Das iſt ja die Hölle!“

Ich hockte mich auf den Tauchretter nieder und ſtützte meinen Kopf in die Hand. Das brummte und ſauſte darin wie ein Mühlrad. Über den Augen in der Stirn ſtach es wie mit Nadeln, und die Ohren ſauſten, daß ich die Finger feſt hineinſtopfte. „Das iſt ja eine finſtere Gegend“, wiederholte ich leiſe vor mich hin, „und dabei das Glück, welches wir hatten, „dieſer unſägliche Duſel, der uns gerettet hat“. Es dauerte eine Zeitlang, bis mein ſchmerzender Kopf imſtande war, die Ereigniſſe aneinander zu reihen und zu begreifen. Ja, Duſel war es geweſen, daß wir gerade noch zur rechten Zeit auf größere Tiefe gegangen waren. Auf 17 Meter hatten wir uns befunden, als die Detonation erfolgte und unſer Bug das Netz berührte. Immer klarer wurde mir der Zuſammenhang, je länger ich darüber nachſann.

Beim Anprall gegen das Netz hatten wir dasſelbe ſtraff angezogen und dadurch die Zünder der Minen zur Betätigung gebracht, welche auf der Tiefe, auf der ein U-Boot meiſtens fährt, in das Netz hineingeflochten waren. Hätten wir das Torpedoboot anzugreifen verſucht, oder aus anderen Gründen noch kurze Zeit auf Sehrohrtiefe verweilt, dann wären wir in der Weiſe ins Netz hineingefahren, die der Feind ſich gewünſcht hatte, nämlich ſo, daß die Minen neben, oder unter uns zur Exploſion kamen. So dagegen kam die Mine über uns zur Entzündung und verpuffte ihre ganze Gewalt in der Richtung des geringſten Widerſtandes, alſo nach oben, ohne uns mehr beizubringen, als den gewaltigen Schrecken und vielleicht

einige Schönheitsfehler an den dünnen Blechteilen der Aufbauten.

Sicherlich frohlockte der Franzose, der als Posten bei dem Netz auf der Lauer gelegen hatte und zweifellos die Minenexplosion gesehen und gespürt hatte, über unsere Vernichtung und meldete in diesem Augenblick funkentelegraphisch an alle Welt: „Feindliches U-Boot in Netzsperre durch Minendetonation zerstört."

Ach, wie gern gönnten wir ihm die Freude, wenn er uns dafür in Zukunft in Ruhe ließ; denn wir hatten alle fürs erste genug.

Stundenlang verfolgt

Aber die Prüfungen dieſes Tages waren noch lange nicht zu Ende.

Zunächſt erſchien der Ingenieur, Herr Krüger, mit ſorgenvollem Geſicht auf der Treppe nach dem Turm.

„Herr Kapitänleutnant", meldete er, „wir müſſen etwas in den Schrauben haben. Wir verbrauchen mehr als doppelt ſoviel elektriſchen Strom als normal. Ich nehme an, daß ſich Teile von dem Netz in den Schrauben verwickelt haben, die Beanſpruchung der Maſchinen iſt groß und die Spannung der Batterie ſinkt rapide."

„Ach, du liebe Zeit, nun auch noch die Sorge! Wir hatten ſowieſo ſchon recht viel elektriſchen Strom verbraucht, weil wir zweimal „äußerſte Kraft" hatten fahren müſſen; und das frißt Löcher in den Vorrat.

„Wie lange werden wir denn noch fahren können, Herr Krüger?"

Der Ingenieur rechnete in ſeinem Notizbuch und zuckte dann bedächtig die Schultern:

„Wenn die Beanſpruchung nicht mehr ſteigt, dann geht's ſchon noch ein paar Stunden. Beſſer wäre auf

jeden Fall, wir gingen noch mehr herunter mit der Fahrt."

Ich überlegte. In einer Stunde mußte der Strom kentern und von vorn gegen uns anlaufen. Sehr ſchnell kamen wir dann nicht über den Grund. Immerhin wurde es ja auch bald dunkel, dann konnten wir vielleicht wagen, aufzutauchen. Der Feind glaubte uns wahrſcheinlich vernichtet und würde in ſeiner Aufmerkſamkeit nachlaſſen.

„Gut", ſagte ich zu dem Ingenieur. „Ich werde eine Seite ſtoppen. Durchhalten müſſen wir, denn auf Grund legen iſt ausgeſchloſſen, weil es hier viel zu tief iſt."

Wir ſtoppten alſo eine Seite und fuhren mit ganz geringer Fahrt weiter.

Pünktlich um 5 Uhr gingen wir hoch, um auszugucken. Genau in unſerem Kielwaſſer fuhr das franzöſiſche Torpedoboot; Abſtand etwa 200 Meter.

„Nanu", ſagte ich zum Steuermann und biß nervös auf der Unterlippe herum, „das ſieht ja faſt ſo aus, als verfolgte uns der".

„Wird wohl Zufall ſein", ſagte der unverwüſtliche Optimiſt.

Wir tauchten unter und kamen diesmal ſchon nach einer halben Stunde wieder hoch.

Das Torpedoboot fuhr, genau wie um 5 Uhr, in 200 Meter Abſtand in unſerem Kielwaſſer.

„Wenn das Zufall iſt, Steuermann, dann iſt es ein ſehr, ſehr merkwürdiger."

Als ich um 6 Uhr ausguckte, hing der Franzoſe immer noch im gleichen Abſtand hinterm Heck.

„Teufel auch, das iſt kein Zufall! Jetzt laſſ' ich mich hängen, wenn das Zufall iſt. Das iſt Abſicht, böſe, bedrohliche Abſicht, das iſt eine neue, furchtbare Gefahr. — Wir werden verfolgt!“ — —

Irgend etwas war los mit uns, der Feind mußte einen Anhaltspunkt haben, der ihm ermöglichte, uns zu verfolgen, auch wenn wir auf großer Tiefe fuhren. Was konnte das ſein?

Ich grübelte und zermarterte meinen Kopf, um die Löſung zu finden und fand ſie nicht. Das einzige, was ich mir denken konnte, war, daß bei der Minenexploſion einer der Ölbunker einen Sprung bekommen hatte und das herausfließende Öl einen breiten Streifen hinter uns herzog, der uns verriet. Oder ſollte es bei der geringen Fahrt, die wir bei Gegenſtrom über den Grund machten, doch vielleicht Zufall ſein und der Franzoſe unabſichtlich mit zufällig gleichem Kurs hinter uns herpendeln? Gewißheit mußte ich haben, da mußten die Maſchinen doch nochmal herhalten, trotz des hohen Stromverbrauches.

Ich ließ auf Tiefe gehen, änderte den Kurs um 45 Grad nach Backbord und ließ beide Maſchinen „Große Fahrt“ laufen. Konnte der Zerſtörer wirklich etwas von uns ſehen, dann folgte er uns auch jetzt, wo wir mit verändertem Kurs und viermal höherer Fahrt liefen, als bisher. Sah er dagegen nichts von uns, dann mußten wir ihn dadurch abſchütteln.

Als die Uhr halb ſieben zeigte und ich durch das

Sehrohr achteraus blicken konnte, — sah ich, genau wie um 5, ½6 und 6 Uhr den Franzosen mit gleichfalls erhöhter Fahrt und verändertem Kurs hinter uns.

Na, nun wußte ich Bescheid. Jetzt war jeder Zweifel ausgeschlossen. Wir wurden gesehen und verfolgt. Bald würde das funkentelegraphische Geschrei des Franzosen andere Spürhunde auf unsere Fährte gehetzt haben. Dann ging das große Suchen los. Und unsere Batterie war fast leer. Und das Wasser hundert Meter tief, so daß wir uns nicht auf Grund legen konnten.

„Schöne Aussichten, das kann gut werden", dachte ich im stillen bei mir.. Zum Steuermann und in die Zentrale sagte ich dagegen mit lauter Stimme, damit sie es alle hören konnten: „Na also, nun ist er weg. Ich habe ja gleich gesagt, daß es Zufall war." Ich wollte die Stimmung der Leute heben, denn ich fühlte an mir selber, wie der lange Tag mit allen seinen Überraschungen an den Nerven zerrte.

Ich rechnete in meinem Plan mit der Dunkelheit, die in kurzer Zeit hereinbrechen mußte, und mit dem Aushalten der Batterie bei sparsamstem Stromverbrauch bis zu einem bestimmten Ziel, welches ich mir nach sorgfältigem Studium der Seekarte gesteckt hatte. Eine halbe Stunde lang behielten wir unseren bisherigen Kurs noch bei, dann, als es oben dunkel sein mußte, schlugen wir einen Hacken nach Steuerbord um mehr als 90 Grad und fuhren auf einen Punkt an der Küste zu, wo die Wassertiefe uns gestattete, auf dem

Grunde auszuruhen und abzuwarten, bis ſich die Aufregung des Feindes gelegt haben würde. Das würde — ſo dachte ich bei mir — gegen Morgen der Fall ſein, zumal, wenn der Südweſtſturm zunahm und ein planmäßiges Abſuchen mit den ſchweren Leinen erſchwerte. Schön war der Platz, den ich für unſer „Zu-Bett-gehen“ ausgeſucht hatte, gerade nicht, denn anſtatt der in der Nordſeekarte üblichen und ſtets froh begrüßten Bodenbezeichnung „Sd“ — Sand, fand ſich in der Seekarte dieſer Gegend überall die gefürchtete Bezeichnung „Fls“ — Felſen, vor. — Aber uns blieb keine andere Wahl, und in der Not frißt der Teufel bekanntlich ſogar Fliegen, obgleich er's ſonſt auch beſſer haben ſoll.

Jetzt tauchten wir nicht mehr auf, denn oben war es dunkel, ſondern fuhren ohne Unterbrechung mit „kleiner Fahrt“ auf großer Tiefe. Gegen Mitternacht mußten wir nach meiner Berechnung Grund machen. Solange mußte der Strom noch reichen. Herr Krüger rechnete und rechnete und kam jedesmal zu dem Reſultat, daß es gerade noch eben reichen könnte.

Bis 9 Uhr abends hörten wir mehrmals Schraubengeräuſche unſerer Spürhunde. Von da an wurde es ſtill oben, und ich atmete tief und herzhaft auf. Man ſchien unſere Spur verloren zu haben. Es wurde jetzt ſogar ganz gemütlich bei uns, ich hockte auf der Treppe nach der Zentrale und aß mit den Offizieren und Leuten aus einer großen Schüſſel Butterbrote und trank heißen Tee.

Zwölf Uhr kam heran, und noch hatten wir keinen

Grund. Was nun, wenn die Berechnung unſeres Standortes nicht ſtimmte? Bei dem ſtarken Strom und der geringen Fahrt, die wir machten, wäre es leicht möglich geweſen.

Halbein Uhr. Kein Grund. — Der Ingenieur trat nervös von einem Fuß auf den anderen und knipſte eine elektriſche Lampe nach der anderen aus, um Strom zu ſparen. Die elektriſchen Heizkörper hatten wir aus demſelben Grunde ſchon lange abgeſtellt und froren erbärmlich in der feuchten Kellertemperatur des Bootes.

Da, fünf Minuten vor ein Uhr gab es einen Stoß, die Maſchine wurde geſtoppt und auf rückwärts geſtellt, um die Fahrt aus dem Boot herauszubringen, da — noch ein Stoß, die Ballaſttanks wurden geflutet, und wir lagen auf Grund.

Gott ſei Dank, es war erreicht. Nun konnten wir in Ruhe den Morgen abwarten.

Jawohl Ruhe! — Wer ſagte da Ruhe? So ſehr wir alle ihrer bedurften, ſo wenig wurde ſie uns zuteil. Wer das geglaubt hatte, daß wir jetzt einige Stunden ausruhen konnten, der ſah ſich bitter enttäuſcht; denn er hatte vergeſſen, daß unſer Bett ein Felſenbett war, daß um 2 Uhr nachts der Strom kenterte und uns drehte, und daß oben der Südweſt heulte und die See aufriß.

Zuerſt ließ es ſich ganz ſchön an, da unten auf dem Flſ-Grunde, doch ſehr bald, — als nämlich der Strom kenterte, ging es ſchon los. Das war kein Schurren mehr und ſanftes Stoßen, wie wir es in der Nordſee

wohl auch bei Sturm hatten, das war ein Gepoltere und Geknattere, ein klirrendes Aufſchlagen und Stürzen von einem Felsblock auf den anderen, daß wir uns beſtürzt anſahen und fragten „ob er das wohl aushält?“ —

Es klang zeitweiſe ſo, als wenn große Steine hoch über das Deck des Bootes und die Tauchtanks hinweggerollt würden, und dann wieder fiel das Boot um 3—4 Meter mit einem Ruck tiefer, ſo daß der Zeiger des Tiefenmanometers nie zur Ruhe kam. Er ſchwankte im Laufe der 2 Stunden, welche wir den Höllenlärm ertrugen, zwiſchen 22 und 38 Meter Tiefe.

Schließlich gegen 4 Uhr morgens wurde es uns zu toll. Einzelne Nieten begannen ſchon zu lecken*), an Schlaf war doch nicht zu denken und unſere Nerven hielten das Gerolle und Gepoltere auf den Steinen einfach nicht mehr aus. Wir riſſen uns alſo vom Grunde los und tauchten auf.

Als ich das Turmluck öffnete und die kalte, friſche Nachtluft mir entgegenſchlug, war mir ganz ſonderbar zumute. Es war mir, als ſeien wir Ewigkeiten tief unter der Erde geweſen und hätten einen langen, ſchweren Traum gehabt. Wie des Hörſelberges Zaubertore öffneten ſich die Pforten der Unterwelt, nur, daß es Neptun und nicht Venus war, dem wir nach tauſend Mühen entflohen. Zwanzig Stunden lang hatte er uns ununterbrochen in ſeinem Reich feſtgehalten und uns gefoltert und gequält, daß uns die Stunden zu Jahren wurden.

*) lecken = Waſſer durchlaſſen.

So ſchnell er gekommen war, ſo ſchnell wich der Bann, denn zum Träumen hat man bei uns keine Zeit. Wie zu erwarten war, hatte der Sturm nicht nachgelaſſen, ſondern blies mit unverminderter Kraft von der offenen See her und trieb ein heulendes, brandendes Heer von hochgetürmten Wellen vor ſich her. Es währte nur kurze Zeit, und wir waren alle durchnäßt auf dem Turm, doch ließen wir uns gern die kleine Unbequemlichkeit gefallen und ſtellten mit Befriedigung feſt, daß das Waſſer bereits viel wärmer war, als oben in der rauhen Nordſee. Daran merkten wir ſo recht, daß uns die Geduldsprobe der letzten langen Stunden doch, trotz aller Fährniſſe, ein gut Stück unſerem Ziele näher gebracht hatte. Das war der Golfſtrom, der uns umfloß, der nur in dieſer Gegend ſich durch ſeine Wärme deutlich erkennbar macht, weil die nahen Küſten ihn zuſammendrängen.

Die Nacht war rabenſchwarz. Achteraus blinkten in weiter Ferne zwei Leuchtfeuer auf, ein weißes und ein rotes, und machten es uns leicht, unſeren momentanen Standort feſtzuſtellen. Der Feind war nicht zu ſehen. Anſcheinend hatte er die Suche nach uns als ausſichtslos aufgegeben. Kann man ſich denken, wie wir aufatmeten? Wie die Zuverſicht auf weiteres Gelingen unſerer Fahrt erneut in uns aufblühte, nachdem wir uns endlich ſagen konnten, daß die Gefahren des Durchbruchs, die weit größer geweſen waren, als wir geahnt hatten, überwunden hinter uns lagen?

Nun ſchnell die ausgepumpte Batterie aufgefüllt, um für alle kommenden Möglichkeiten gerüſtet zu ſein.

Und mit dem anderen Über-Waſſer-Motor das Weite geſucht, fort von der ungaſtlichen Küſte, um Zeit zu gewinnen zum Luftſchnappen und zur Beruhigung der Nerven.

Als es zu dämmern begann, ſtanden wir gute zwanzig Meilen weiter in See und hatten ſchon wieder ſoviel elektriſche Kraft aufgeſpeichert, daß wir im Notfall für mehrere Stunden unter Waſſer fahren konnten.

Mit dem langſam und ſchüchtern heraufkommenden Licht des Tages wurde uns eine neue Überraſchung zuteil.

Gröning, der von ungefähr nach vorn guckte, wo die Umriſſe des Bootes eben anfingen, ſich von der Dunkelheit der Nacht loszureißen, packte mich plötzlich gegen alle Regeln der Etikette am Arm und zeigte, als ſähe er ein Geſpenſt, mit weit aufgeriſſenen Augen, offenſtehendem Mund und ausgeſtrecktem Arm nach vorn.

„Da, was iſt das?“

Ich fuhr auf, beugte mich vor und folgte mit den Augen der Richtung, welche ſeine Hand angab.

„Nanu!“ Ich war mit einem Satz an der Vorderkante des Turmes, um deutlicher zu ſehen. Das ganze Deck des Bootes vom Turm bis vor zur Back*) erſchien in dem Halbdunkel des frühen Morgens wie in große, regelmäßige Vierecke eingeteilt, durch die ſich in Schlangenlinien ein dickes, dunkles Etwas hindurchzog. Dicht vor mir zog ſich die eine Seite eines der

*) Seemänniſcher Ausdruck für die Spitze des Schiffes.

Vierecke entlang. Ich beugte mich hinab, griff danach und hielt in der Hand ein Stahldrahttau von gut Fingerdicke.

Ein Netz! ſchoß es mir durch den Kopf. Natürlich!

„Wir haben das Netz auf uns liegen“, ſchrie ich gegen den Sturm zu Gröning zurück, „das ganze Boot iſt überzogen damit, die Reſte des Netzes von geſtern nachmittag. Sorgen Sie für Drahtſchere, Hammer und Meißel. Sobald es Tag wird, müſſen wir an die Arbeit gehen und das Netz zerſchneiden.“

Und die dicke, dunkle Schlange, die ſich durch die Maſchen zog? Was wollte die da? Sie kam an Steuerbord hochgekrochen, ſchlängelte ſich übers Vordeck, lief an Backbord zurück, am Turm vorbei nach achtern und verſchwand dann in der Dämmerung.

Wir brauchten nicht lange zu warten, da wußten wir, was die Schlange war, und damit wurde es mit einem Schlage heller Sonnenſchein in dem Dunkel der Erinnerung in meinem Kopf. Plötzlich war mir alles klar. Der Schleier des Geheimniſſes, der über der rätſelhaften und hartnäckigen Verfolgung lag, wich wie Nebelſchwaden, in die der Wind hineinſtößt, und klar und deutlich lag das Bild, wie es ſich nach der Exploſion der Mine an der Meeresoberfläche abgeſpielt haben mußte, vor meinen Augen. Ein leichter Schauer kroch mir an dem naſſen Schal vorbei den Rücken herunter, als ich daran dachte, wie leicht es dem Zerſtörer gemacht worden war, unſerer Spur zu folgen.

Die Schlange, die wir, als es heller wurde, in

allen ihren Windungen verfolgen konnten, war eine riesenhafte Schwimmtrosse, welche dazu bestimmt war, das schwere Stahlnetz zu tragen. Sie bestand aus leichtem Kork, war überarmdick und hatte eine grelle hellbraune Farbe. Von dieser auf weite Entfernung gut sichtbaren Trosse, schwammen reichlich 200 Meter hinter unserem Boot auf dem Wasser und bildeten dort einen vielfach gewundenen hell leuchtenden Schwanz. Dieser Schwanz, den wir hinter uns herzogen, ergab die Lösung für die so rätselhaft erschienene Verfolgung. Als wir mit äußerster Maschinenkraft das Netz zerrissen hatten, war ein großes Stück der tragenden Schwimmtrosse an den Fetzen des Netzes hängengeblieben und wurde mitsamt dem Teil des Netzes, welcher sich beim Hindurchfahren über uns gelegt hatte, hinter uns hergeschleift. Vermöge der großen Auftriebskraft, welche der leichte Kork ihm verlieh, war das Ende des langen Schwanzes stets an der Wasseroberfläche geblieben, selbst wenn wir auf großer Tiefe fuhren. Das hatte der Franzose, der durch die bei der Minenexplosion emporschießende Wassersäule auf uns aufmerksam geworden war, bemerkt und war trotz aller Haken, welche wir schlugen, mit leichter Mühe dem deutlichen Wegweiser gefolgt. Unklar blieb mir nur, und das ist es mir noch heute, daß uns der Kerl bei dem deutlichen Anhaltspunkt nicht bekommen hat. Später, als es dunkel geworden war und wir den großen Haken schlugen, war es weiter kein Verschulden des Zerstörers mehr, daß er unsere Spur verlor.

Es war ein Meiſterſtück unſerer braven Seeleute, das ſchwere Stahlnetz loszuſchneiden. Die See ging hoch und brach ſchäumend über das niedrige, ſchmale Deck, als ärgere ſie ſich über den Widerſtand, den ſie in ihrem Freiheit gewohnten Toben an den ſtählernen Planken der winzigen Nußſchale fand. Bis an die Bruſt ſtanden die Leute des öfteren in dem weißen, brandenden Giſcht und mußten all' ihre Kraft aufwenden, um ſich gegen die Wucht des Anpralles zu halten. Ich ſaß wie auf Kohlen auf dem Turm, hielt die Rettungsboje wurfbereit in meiner Hand und verfolgte mit ſorgendem Blick jede Bewegung meiner in ſchwerer Lebensgefahr arbeitenden Leute.

Alles ging gut, und nach einer für alle Beteiligten aufregenden Stunde waren wir das läſtige Hindernis los. Drahtſchere, Hammer, Meißel und 6 triefende klaſchnaſſe Seeleute verſchwanden in dem Turm, und jeder von den ſechſen hielt in der klammen, rauhen Fauſt ein roſtiges Stückchen Netz zur Erinnerung an unſeren 14. April.

Englands Achtung vor dem Roten Kreuz

Die Sonne ging auf, als sei nichts geschehen. Mit dem harmlosesten Gesicht der Welt erstrahlte sie am östlichen Horizont und blinzelte uns freundschaftlich übers Franzosenland hinweg zu „Ich bin neutral, ich bin neutral". Doch als sie höher stieg und ihren Morgengruß auf Englands Küste sandte, verkroch sie sich schaudernd hinter dickem Wolkenschutz. Was mochte sie nur haben, was verdarb ihr den Genuß, den jungen Morgen anzustrahlen. Was gab es denn dort drüben, das ihre neutrale Seele so verletzte.

Ein Dampfer brauste heran. Dicke schwarze Rauchwolken jagten hinter ihm her und legten sich schwer aufs Wasser. Zwei hohe, dünne Masten, zwei etwas nach hinten geneigte Schornsteine, ein heller Rumpf mit hoher Brücke.

„Komisches Schiff", stellten wir fest und tauchten unter Wasser.

Als wir nach einiger Zeit das Schiff bis in die Wasserlinie deutlich vor uns sahen, stellte sich durchs Sehrohr die enttäuschende Tatsache heraus, daß es ein Lazarettschiff war. Die schneeweiße Farbe, der breite,

grüne Streifen vom Bug bis zum Heck und die großen roten Kreuze auf der Bordwand und an den Maſtſpitzen ließen es unſchwer als ſolches erkennen. Schon wollte ich abdrehen, da der Angriff auf ein durch das Rote Kreuz geheiligtes Schiff natürlich undenkbar war. Da wurde mein Auge gebannt durch etwas Unglaubliches, Unerhörtes. Ich rief Gröning ans Sehrohr herauf, damit er feſtſtellte, daß ich mich nicht getäuſcht hätte. Nein, ich hatte recht geſehen und ſah und beſtaunte von neuem die größte Unverfrorenheit, die je das Licht der Welt erblickt. Kein Wunder, daß die Sonne ſich verbarg, um derlei Hohn und Spott auf alles Menſchenrecht zu meiden. Nein, derlei beſchien man nicht als anſtändige, neutrale Sonne. Das überließ man dem Mond, und auch der ſträubte ſich dagegen.

Das Schiff mit der heiligen Flagge der Unantaſtbarkeit und menſchlichen Erbarmens war von vorn bis hinten mit Geſchützen beladen und zwiſchen den Rohren und Protzen wimmelte eine Armee von Soldaten und Pferden. Unter dem Schutz der Farben und Flaggen, die ſie ſchändlich mißbrauchten, fuhr das Transportlazarettſchiff am hellen Tage ohne Begleitung dem Kriegsſchauplatz entgegen.

„Schweinebande“, ſagte Gröning und gab mir das Sehrohr frei.

„Und welcher Jammer, daß wir nicht herankommen“, ſagte ich wütend und ſtampfte mit dem Fuß auf die eiſernen Flurplatten des Turms, daß es klirrte: „den hätte ich zu gern erwiſcht, — dieſes

heuchlerische, gemeine Volk! — Aber es hilft nichts, er ist zu weit ab und läuft zu hohe Fahrt, als daß wir ihm den Weg abschneiden könnten."

Versucht haben wir es natürlich doch und sind mit äußerster Maschinenkraft eine lange Zeit auf ihn zugefahren. Bis die Entfernung statt abzunehmen größer wurde und wir mit leerer Batterie das aussichtslose Rennen aufgeben mußten. Da kehrten wir fluchend und schimpfend um und tauchten nach einer Weile auf.

Luſtige Jagd

Es war ein zu ſchauderhaftes Gefühl, immer von neuem nach kurzer Zeit mit ausgepumpter Batterie dazuliegen und wie ein lahmer Gaul entlang zu hinken. Dem Zuſtand mußte ein Ende bereitet werden. Wir ließen uns alſo auf gar nichts mehr ein, ſondern ſuchten die hohe See auf und luden ſtundenlang Strom in die Akkumulatorenbatterie. Gerade als wir damit fertig waren, kam ein frecher Trawler und jagte uns. Wir hatten alle gar keine Luſt, ſchon wieder unters Waſſer zu gehen, denn die Sonne ſchien ſo ſtrahlend ſchön, und es wurde mit jeder Stunde, die wir ſüdlicher fuhren, molliger und frühlingswärmer. Da nun die Schrauben, die geſtern durch hineingeratene Netzteile ſo ſchwergängig geweſen waren, durch die ſtarke Kraft und hohen Umdrehungszahlen der ſchweren Ölmotore wieder klar und leichtgängig geworden waren, und wir unſere Geſchwindigkeit daher voll ausnutzen konnten, nahmen wir das Rennen an und ſtoben lachend und wohlgemut mit dem Trawler um die Wette. Hei, war das eine luſtige Jagd! Das Boot ſchob ſich ſo ſchnittig und

flink durch die Wellen, als käme es gerade frisch von der Werft. Wie eine flatternde, silberne Mähne umwob uns ein Mantel von sprühendem Gischt, hielt sich in tausend sonnenglitzernden Tropfen eine Sekunde lang hoch in der Luft und wehte dann klatschend auf uns hernieder, meistens mitten hinein ins braungebrannte, lachende Gesicht. Was kümmerte uns, wenn wir naß wurden? Wir wandten den salzigen Gesellen gleichmütig unseren ledergepanzerten Rücken zu und blickten freudig achteraus, wo in weiter Ferne der qualmende, prustende Trawler hinter uns her stampfte.

„Kein Gedanke, der kriegt uns nicht," sagte ich zu Ingenieur Krüger, welcher in den Turm heraufgekommen war, um zu fragen, ob unsere Geschwindigkeit genügte, oder ob er den Motoren noch mehr zumuten sollte. „Lassen Sie ruhig Umdrehungen halten, wie bisher, Herr Ingenieur, das genügt vollkommen, die Entfernung wird zusehens größer.

Als sei unser Verfolger auch eben dahinter gekommen, daß er uns nicht einholen konnte, versuchte er es mit anderen Mitteln, uns zu ärgern. Plötzlich blitzte drüben ein Schuß auf, und eine braune Rauchwolke hüllte das kleine Fahrzeug eine Sekunde lang ein. Dann klatschte gute tausend Meter zu kurz eine winzige Granate ins Wasser, und eine Wassersäule, nicht höher als ein dreijähriges Tannenbäumchen, hüpfte empor.

Wir lachten alle schallend auf. „So een Pflaumenschmeißer! Uns mit seiner Spatzenbüchse imponieren zu wollen. Lachhaft geradezu!"

„Das ist eine Frechheit", schimpfte Petersen, der sich in seiner Würde als Artillerieoffizier an Bord beleidigt fühlte. „Das können wir uns nicht bieten lassen. Darf ich antworten, Herr Kapitänleutnant?", wandte er sich blitzenden Auges an mich.

„Na schön, Petersen, meinetwegen können Sie es versuchen. Aber nur drei Schuß! Treffen tun Sie doch nicht auf die Entfernung, und unsere Granaten sind zu wertvoll!"

Strahlend sprang Petersen an das Geschütz, richtete, zielte in höchsteigener Person und feuerte, oft bis zum Bauch im Wasser stehend, ab.

„Kurz, rechts!" rief ich ihm zu, nachdem ich die stattliche Wassersäule durchs Doppelgas beobachtet hatte. Der zweite Schuß schlug in unmittelbarer Nähe vor dem Trawler ein.

„Gut," rief ich vom Turm und nickte Petersen zu.

Da wurde es dem Verfolger zu heiß. Er drehte hart herum und lief mit Gegenkurs davon. Doch uns hatte nun das Jagdfieber ergriffen. Wir drehten den Spieß um und verfolgten den fliehenden Verfolger.

Jetzt lauft, Motoren, und zeigt was ihr könnt, fliegt Granaten, unsere besten Wünsche begleiten euch!

Schuß auf Schuß flog donnernd aus dem Rohr. Die Entfernung war groß, und wir mußten dem Geschützrohr fast die größte Erhöhung geben, um das Ziel überhaupt zu erreichen. Die ersten Schüsse lagen alle seitlich heraus oder kurz, endlich aber beim achten Schuß gelang es uns, einen Treffer zu erzielen. Donnernde Hurras begrüßten die dunkelbraune

Sprengwolke, die der Aufſchlag der Granaten auf den Trawler hinterließ. Nutzlos verpuffte der eine Granate nach der anderen aus ſeinem kleinen Geſchütz, er kam nicht zu uns heran. Von unſerer Seite folgte jetzt ein Treffer dem anderen auf dem feindlichen Fahrzeug, und ſchon ſahen wir, daß es ſich ſtark nach Backbord überneigte und hofften, ihm den Todesſtoß verſetzen zu können, da tauchten hinter ihm und von rechts und links die Umriſſe von drei ſeiner Kollegen auf, die mit großer Schnelligkeit näher kamen. Da blieb uns nichts anderes übrig, als abzudrehen, um der Umzingelung zu entgehen, denn viele Hunde ſind des Haſen Tod. — — —

Der liebenswürdige Franzoſe

Früh am Abend gingen wir unter Waſſer, um die Nacht in ſicherer Tiefe durchzufahren. Wir waren redlich müde, denn wir hatten alle miteinander einen 38 ſtündigen Arbeitstag hinter uns und verſpürten jetzt, wo eine gewiſſe Ruhe eingetreten war, eine ſtarke Abſpannung unſerer Nerven. Zunächſt machte ſich dieſe Abſpannung allerdings in der Weiſe bemerkbar, daß wir alle nicht recht einſchlafen konnten, und als der Schlaf dann endlich kam, war er von unruhigen Träumen erfüllt. Ich ſelbſt lag lange Zeit wach und hörte durch die offenen Türen in der Totenſtille des Unterwaſſerfahrens, wie die Leute ſich unruhig in ihren Kojen wälzten und im Traum ſchwatzten und riefen, als ſeien wir nicht in einem Unterſeeboot, ſondern in einem Papageienkäfig. Auch ich erlebte, wie ein Wiederkäuer, in meinen Träumen dieſer Nacht die meiſten Ereigniſſe der verfloſſenen Stunden zum zweiten Male, nur daß ich ſonderbarerweiſe nie der Fiſch, ſondern ſtets der Fiſcher an der Oberfläche war und eifrigſt verſuchte, mit dem Torpedoboot das eigene U-Boot zu fangen. Als ich er-

wachte, konnte ich mich gar nicht in die Wirklichkeit zurückfinden, denn immer noch sah ich das schwarzbärtige Gesicht des französischen Kapitänleutnants ganz deutlich vor mir, als er mit blitzender Schadenfreude in seinen kleinen dunklen Augen sagte: „Diable, il faut attraper la canaille!“ Zum Teufel auch, wir müssen den Kerl doch kriegen!

Am Morgen, als wir auftauchten, empfing uns ein strahlend blauer Himmel und eine ruhige See. Der Wind, der über Nacht stark abgeflaut war, hatte außerdem noch gedreht, so daß er von Land herkam und die See nicht sonderlich beunruhigen konnte. Gut gefrühstückt und erfrischt saßen wir in bester Laune auf dem Turm, freuten uns des schönen Tages und pafften eine Zigarette nach der anderen in die warme Frühlingsluft. Wir hatten über Nacht das Gebiet erreicht, in welchem wir für die nächste Zeit zu bleiben gedachten, um Krieg gegen die in dieser Gegend blühende Handelsschiffahrt zu führen. Wir kreuzten also mit unregelmäßigen Kursen auf und ab, hielten die Kanonen scharf geladen und die Augen scharf geöffnet, um keine Gelegenheit zu versäumen, den feindlichen Handel zu schädigen.

Kurz vor Mittag tauchte das erste feindliche Schiff am südlichen Horizont vor uns auf. Es war ein Segler, ein großes, hochgetakeltes Vollschiff, welches hart am Wind die französische Küste ansteuerte. In majestätischer Ruhe, vom Winddruck leicht geneigt, segelte das prächtige Schiff heran. Seine schneeweißen Segel leuchteten weithin in der Sonne und hoben sich,

wie die Flügel einer leicht dahinschwebenden Riesenmöwe, scharf von dem tiefen Blau des Himmels ab. Schlank lag der hellgraue Rumpf auf dem Wasser und furchte sich mit schäumender Bugwelle durchs altvertraute Element.

Mit Halloh stürzten wir uns auf die Beute. Von weit her schon flatterten über unseren Köpfen die bunten Wimpel und Fähnchen, welche bedeuteten:

„Verlassen Sie sofort das Schiff!"

Knapp und klar, hell beschienen von der Sonne, leuchtete der Befehl von unserm kleinen Fahrzeug zu dem großen, schwerbeladenen Schiff herüber. Und die Farben der deutschen Kriegsmarine, die hinter dem Turm am Flaggenstock flatterten, schlossen jeden Zweifel über den bitteren Ernst des Befehls aus.

Hatte man drüben kein Signalbuch, oder wollte man nicht verstehen? Oha, jetzt ging am Großmast des Seglers eine Flagge hoch. Der Wind faßte hinein und wehte sie aus, und stolz und markant entpuppte sich Frankreichs dreiteilige Trikolore. Auf halber Masthöhe blieb die Flagge stehen. — Das Notsignal! — Die Flagge — halb am Mast geheißt — war der Hilferuf eines verfolgten Schiffes. Also hatte man unseren Befehl doch verstanden und spähte nach Hilfe aus, ehe man gehorchte. Warte Freundchen, das wollen wir dir austreiben!

„Heiß auf: Stoppen Sie sofort, oder ich schieße!"

Das neue Signal flog hoch. Merk' auf, Franzose, jetzt ist der Spaß vorbei, gleich beißt das kleine, graue Tier, das dich umkreist.

„Wir wollen ihm drei Minuten Zeit geben, um ſich den Fall zu überlegen, dann ſchießen Sie ihm die Maſten herunter", rief ich Peterſen zu, welcher am Geſchütz ſtand und vor Aufregung zappelte.

Mit der Uhr in der Hand zählte ich drei volle Minuten ab. Der Segler tat, als exiſtierten wir nicht für ihn und rührte ſich nicht vom Kurs.

„Unverſchämtheit", murmelte ich vor mich hin und ſteckte die Uhr ein. Dann laut übers ganze Boot: „Feuererlaubnis!"

Rrrrrums! donnerte das Geſchütz, daß uns die Ohren dröhnten, und ſplitternd und krachend ſauſte die Granate, große Löcher reißend, in die hohe Takelage des Vollſchiffes. Auf der Großrahe des Fockmaſtes ſchlug ſie auf, krepierte und knickte den dicken Stamm mitten durch, daß er mitſamt dem Segel flügellahm von oben kam.

Der Erfolg war augenblicklich. Der weiß-rote Wimpel, welcher in der internationalen Signalbuchſprache „Ich habe verſtanden" heißt, flog empor. Die Matroſen, die ſich auf dem Achterdeck zu einem Haufen zuſammengeſchart hatten und in neugieriger Aufregung zu uns herüber blickten, ſtoben auf ein Kommando ihres Kapitäns auseinander und rannten auf ihre Mannöverſtationen. Langgezogene Befehle, in ſingendem Tonfall der franzöſiſchen Sprache, ertönten, die Bram- und Oberbramſegel knarrten herunter, Klüver und Vortopp flogen herum und boten dem Wind die andere Seite. Das Schiff lag beigedreht und verlor allmählich ſeine Fahrt. Boote wurden ausge-

ſchwungen und klar gemacht, Leute mit Korkweſten liefen umher, und eine raſende Aufregung machte ſich bemerkbar, wohin wir blickten.

Wir fuhren auf der Windſeite an das Schiff heran und riefen dem Kapitän herüber, er möchte ſich beeilen. Zehn Minuten gäben wir ihm noch Zeit zum Ausſteigen; dann würde ſein Schiff torpediert.

Unten im Bugraum, dort, wo die Torpedorohre eingebaut ſind und die blanken Torpedos lagern, herrſchte von dem Augenblick an, als wir das feindliche Handelsſchiff erblickten und das Alarmſignal durchs Boot ertönte, fieberhafte Tätigkeit. Eng iſt es da vorn, maßlos eng, und ein beſonders ausgebildetes und ganz beſonders geſchicktes Perſonal gehört dazu, ſich in dem Gewirr von Rohren und Ventilen und Pumpen zurechtzufinden. Die Offiziermeſſe, die den hinteren Teil des Torpedoraumes einnimmt, und die für gewöhnlich beſcheidenen Anſprüchen an Wohnlichkeit und Gemütlichkeit vollauf entſpricht, verwandelte ſich im Augenblick in einen kahlen, unwohnlichen Raum. Flinke Fäuſte griffen zu, rollten die ölbeſpritzten Schutzvorhänge vor den Offizierskojen herab, klappten den ſchmalen Tiſch und die vier lehnenloſen Stühle zuſammen und ſtellten ſie in eine Ecke. Damit war der Luxus aus dem Raume vertilgt und ein freier Raum geſchaffen für das Herumhantieren mit den Torpedos.

Schweckerle, der Bugraum-Maat, war ein wahrer Vater für ſeine Torpedos. Er liebte ſie wie ſeine Kinder, ölte, fettete und prüfte den ganzen Tag an ihnen

herum, und ſeine Anhänglichkeit an die treu gehüteten Lieblinge kannte keine Grenzen. Man ſagte ihm nach, er trauere jedem ſeiner Pflegebefohlenen, welchen er hergeben mußte, nach, und böſe Zungen gingen ſogar ſo weit, zu behaupten, man habe ihn einmal nachts in ſeinem Bette laut ſchluchzen gehört, als er am Tage vorher mehrere Torpedos auf einmal hatte hergeben müſſen. Feſt ſtand auf jeden Fall — denn das habe ich ſelbſt geſehen — daß er ſeinerzeit, als ein Torpedo aus einem unerklärlichen Grunde krumm lief und das Ziel verfehlte, tagelang wie geknickt umherging und keinen Biſſen zu ſich nahm.

Dieſe treue Torpedoſeele war natürlich gerade wieder beim Konſervieren ſeiner Kinder und hatte „Flink“ und „Reißteufel“ (ſo hießen die beiden Torpedos, die an der Reihe waren) aus dem Rohr gezogen, als durchs Sprachrohr der Befehl ertönte: „Erſtes Rohr fertig machen zum Schuß!“

Alſo „Reißteufel“ ſollte heran, gut. Nun aber dalli!

Schweckerle war in ſeinem Element, und wenn Schweckerles Kommandoſtimme ertönte, dann flitzten die Torpedomatroſen, als ſei der Teufel hinter ihnen her.

„Du hier, du dort, du dieſes, du jenes, vorwärts, hurtig, zugepackt! Das Pottlot her und eingeſchmiert! So iſt's recht, ſo iſt's genug! Jetzt rein mit ihm, alles heran, ſchiebt ihn, vorwärts, wollt ihr wohl! — Langſam ſchieben — langſam — Halt!“ — —

Eine leiſe gemurmelte letzte Ermahnung an den

im Rohr verschwundenen Torpedo, ein letzter Abschied nehmender Blick, und Schweckerle klappte mit lautem Knall den schweren Verschlußdeckel hinter ihm zu. „Reißteufel“ war fertig zum Schuß.

Kurz darauf wußte ich es oben auf dem Turm. Es war noch Zeit. Von den zehn Minuten Frist war erst ein kleiner Teil verstrichen. Wir hatten Muße genug, uns den Segler näher anzusehen, bevor wir ihn auf Nimmerwiedersehen auf den Grund des Meeres sandten. Es war ein großes, modernes Schiff, aus Stahl gebaut und in der Takelung mit allen erdenklichen Einrichtungen der Neuzeit ausgestattet. Es konnte schätzungsweise 3- bis 4000 Tonnen Ladung mit sich führen. Zweifellos kam es von weit her, denn Schiffe dieser Art und Größe waren keine Küstensegler. Welcher Art konnte die Ladung sein?

Da stiegen die Franzosen in die Boote und verließen das Schiff. Das letzte Boot verunglückte beim Fieren*) und stellte sich senkrecht auf den Kopf, so daß die Leute alle ins Wasser rutschten; doch schnell war ein anderes Boot zur Stelle und fischte die Schwimmenden auf. Als alle Mann in Sicherheit waren, drehte ich den Bug unseres Bootes dem still auf dem Wasser liegenden Segler zu und schoß in wenig hundert Meter Abstand den Torpedo aus dem ersten Rohr auf ihn ab.

Armer Schweckerle — da geht er hin! Aber er

*) Herunterlassen.

läuft gut, Schweckerle, ſchnurgerade, wie ein Strich. Bravo, Schweckerle!

Die Franzoſen in den Booten, die ganz in unſere Nähe gekommen waren, weil ſie es bei uns für am ſicherſten halten mochten, ſchrien erſchreckt auf, als die Detonation erfolgte und die Waſſerſäule bis hoch über die Maſtſpitzen emporſchoß.

„Oh mon dieu, mon dieu, notre pauvre vaisseau!“ (O Gott, unſer armes Schiff!)

Arme Teufels, mußte ich denken, ich verſtehe den Schmerz um euer ſchönes, gutes Schiff. Doch warum bleibt ihr nicht zu Hauſe, warum fahrt ihr zur See, wo ihr wißt, was euch droht? Warum zwingt ihr oder eure Regierung uns dazu, eure Schiffe zu vernichten, wo wir ſie treffen? Sollen wir warten, bis unſere Frauen und Kinder hungern und uns den Brotkorb von euch höher hängen laſſen, ohne uns zu wehren? Ihr habt angefangen, ihr tragt die Folgen. Hört ihr zuerſt auf mit der unmenſchlichen Art der Kriegsführung, dann laſſen wir gern eure Segler ſegeln und harmlos beladene Dampfer fahren. Ihr wolltet den Kampf bis aufs Meſſer, gut, wir nehmen ihn an.

Der Segler ſank ſchnell. Erſt verſchwand das Heck in den Wellen, dann legte er ſich ſoweit auf die Seite, daß die Rahen faſt ins Waſſer ſtippten und der hellrote Bodenanſtrich zum Vorſchein kam und ſchließlich, nachdem die zuſammengepreßte Luft die vordere Ladeluke geſprengt und beim plötzlichen Entweichen einen Sprühregen von Maiskörnern mit emporge-

riſſen hatte, fuhr das ganze, ſtolze Schiff rauſchend hinab in die Tiefe. Gurgelnd ſtürzte die See hinterher und ſchloß ſich ſchäumend und brandend als kurzer, vergänglicher Grabſtein über dem verſunkenen Schiff.

Der Kapitän ſtieg zu uns an Bord. Er verleugnete keinen Augenblick den biegſamen, höflichen Franzoſen. Elegant ſchwang er ſich auf den Turm hinauf, lächelte ſein verbindlichſtes Boulevard-Lächeln und erlaubte ſich mit graziöſer Verbeugung, dem monsieur le capitain ſeine Schiffspapiere zu überreichen. Ich bot ihm dafür mit meinem freundlichſten germaniſchen Geſicht eine Zigarette an, worauf er mit einem Lächeln quittierte, als ſei er ſeit Jahren mein beſter Freund. Alle Fragen wohin und woher beantwortete er in freimütigſter Weiſe und ſchlug unaufgefordert die Ladeliſte auf, um uns zu zeigen, welch wertvollen Fang wir gemacht hatten. Es ſchien ihm mächtig zu imponieren, wie wir mit unſerer Nußſchale hier herumfuhren, und er zeigte nicht übel Luſt, unſere Piratenzüge — wie er die Freundlichkeit hatte ſich auszudrücken — mitzumachen. Als ich mir die beſcheidene Anfrage erlaubte, warum er unſere beiden Signalbefehle zum Stoppen und Ausſteigen nicht befolgt hätte, tat er unſchuldig wie ein neugeborenes Kind und beteuerte mir mit ſüdländiſcher Lebhaftigkeit, er hätte überhaupt kein Signal geſehen. Ja, er ging ſo weit, zu behaupten, er hätte das ganze Boot erſt entdeckt, als wir den Kanonenſchuß auf ihn abgefeuert hätten. Meinen Einwand, daß das lange vorhergeheißte Notſignal ſeine ſoeben abgegebene Ver-

ſicherung nicht recht glaubhaft erſcheinen ließe, über-ging er mit bewunderungswürdiger Nonchalance und beeilte ſich, dem Geſpräch in ſehr geſchickter Weiſe eine andere Wendung zu geben. Er war nirgends zu faſſen, der gewandte Franzoſe, und wenn man ihn mal in der Zange hatte, wo andere nicht vorwärts und rückwärts gekonnt hätten, dann ſchlüpfte er wie ein Aal mit beſonderer Liebenswürdigkeit wieder heraus.

Mir war aufgefallen, wie gut gekleidet die Leute in den Booten waren und wie ſauber gewaſchen und raſiert ſie ausſahen. Ich Barbar wollte an Liebens-würdigkeit nicht zurückſtehen und machte dem Kapitän mein Kompliment über das gute Ausſehen ſeiner Be-ſatzung. Da aber begann der in einer neuen, bisher nicht angewandten Stimmlage zu jammern:

„Ach, die armen Jungens", lamentierte er, „die haben nicht immer ſo ausgeſehen auf der langen Reiſe, die haben ſich heute den ganzen Vormittag über geputzt und geſchrubbt, weil ſie hofften, heute abend noch an Land zu gehen. Sehen Sie hier, mon capitain," er ſchlug das Schiffstagebuch auf — „am 23. Januar ſind wir von Saigon abgeſegelt, haben die halbe Welt durchfahren und jetzt, wenige Stun-den vor unſerem Ziel, ereilt uns das Geſchick. Ach, es iſt eine Tragödie, eine Tragödie!"

Ich beruhigte ihn, ſo gut es ging und verſprach, mein möglichſtes zu tun, um ihm und ſeinen Leuten den erhofften Landgang doch noch zu verſchaffen. Dann „offerierte" ich ihm zum Abſchied noch eine

Zigarette, ſchüttelte ihm freundſchaftlich die Hand und ſchickte ihn von Bord.

Wir hatten verabredet, daß ich die Boote ſo lange nach Land zu ſchleppen würde, bis neue Beute für uns in Sicht kam; dann müßten ſie ſehen, wie ſie allein weiter kämen.

Kurz nach 2 Uhr trat der Fall ein, Maſtſpitzen mit weißen Rahſegeln tauchten in der Ferne auf.

Wir warfen alſo die beiden Boote los, wünſchten gute Reiſe und wandten uns dem neuen Ziele zu. Schweckerle mußte „Flink“ klarmachen.

Die engliſche Bulldogge und anderes

Als wir näherkamen, entdeckten wir etwas, was uns ſtutzig machte. Wir hatten ſicher ausgemacht, daß das Schiff, welches da herankam, ein großer Dreimaſter war, als Vollſchiff getakelt, ganz ähnlich im Typ wie das vor kurzem verſenkte. Was uns aber ſtutzig machte und unſer höchſtes Mißtrauen erregte, war, daß wir zwiſchen oder hinter den Segeln von Zeit zu Zeit deutlich ſchwarze Rauchwolken wahrnahmen, die in nahem Zuſammenhang mit dem Segler zu ſtehen ſchienen. Das war und blieb verdächtig.

Was man nicht definieren kann, das ſieht man als verdächtig an. Nach dieſem altbewährten U-Bootsgrundſatz verfuhren wir zunächſt und hielten als vorſichtige Leute etwas ab, um das myſteriöſe Schiff in größerem Abſtand zu paſſieren. Wir hatten zuviel von ſogenannten U-Bootsfallen gehört, um, wie der Stier aufs rote Tuch, unbeſehen auf alles loszuſtürzen, was uns vor den Bug kam. Was, wenn ſich hinter dem hohen Rumpf des Seglers, der als Lockvogel diente, ein kleines, flinkes Torpedoboot verbarg, das plötzlich, wie ein Blitz aus heiterm Himmel, auf uns losſtürzte?

Nein, erſt mußten wir klar ſehen, mit wem wir es zu tun hatten.

Bald ſtellte es ſich heraus. In zweihundert Meter Abſtand fuhr vor dem Segler ein ſtarker, kurzer Seeſchlepper, der das Vollſchiff an einer dicken Troſſe hinter ſich herzog, damit es ſchneller vorwärts kam. Das war weiter nichts Verdächtiges in dieſer Gegend. Es kam häufig vor, daß ſich die Segler die letzten 50 Seemeilen ſchleppen ließen, um noch vor Abend anzukommen und dadurch einen ganzen Tag zu gewinnen. Die Fahrzeuge der großen Seeſchlepperei-Geſellſchaften gingen daher weit hinaus in die See, um ihre gut bezahlten Dienſte anzubieten.

Ei, dachten wir, das iſt nicht nur keine Gefahr, ſondern im Gegenteil eine ſelten günſtige Gelegenheit, ein Schiff zu vernichten und ſeine Beſatzung ſicher an Land zu befördern; denn dieſen Gedanken ließen wir nie außer acht, wo er ſich mit der Erfüllung unſerer Pflicht vereinigen ließ.

Vergnügt rieb ich mir die Hände. „Wir laſſen die Beſatzung des Seglers auf den Schleppdampfer überſteigen und ſchicken ihn nach Hauſe. Vielleicht trifft er auch noch die Schiffbrüchigen vom erſten Fang und nimmt ſie über.“

Damit änderten wir den Kurs auf den Schleppzug zu und liefen mit hoher Fahrt an. Vorſichtig umkreiſten wir zunächſt die Beute, um ſicher zu gehen, daß uns nicht plötzlich ein Gruß aus verſtecktem Geſchütz überraſchte. Beſonders den Schlepper nahmen wir mit unſeren Gläſern ſcharf aufs Korn, denn ihm,

der täglich hier hin und her fuhr und den Dienſt des Mentors bei den hereingelotſten Schiffen verſah, war eher eine Bewaffnung zuzutrauen als dem von weither kommenden Segler. Nichts Verdächtiges fiel uns auf. Alſo vorwärts! Wir ſchoſſen von achtern auf, mäßigten ſodann unſere Fahrt und hielten uns an der Grenze der Rufweite mit parallelem Kurs neben dem Schlepper. Gröning, Peterſen, Bootsmaat Lomann und ein Matroſe waren mit mir auf dem Turm.

Der Schlepper führte die engliſche Flagge, alſo ergriff ich das engliſch abgeſtimmte Megaphon und brüllte mit aller Kraft meiner Lungen hinüber:

„Take the crew over! (Nehmen Sie die Mannſchaft über!)

Dabei winkte ich mit dem linken Arm nach dem Segler hinüber, um meine Worte zu illuſtrieren.

Der Führer der kleinen „Bulldogge“, wie Peterſen den ſtämmigen, kleinen Schlepper zu bezeichnen beliebte, nahm die Shagpfeife aus der Mundecke und ſpuckte über die Brückennock, an die er ſich läſſig angelehnt hatte, ins Waſſer.

Im übrigen beachtete er uns weiter nicht, höchſtens, daß er unter dem Schirm ſeiner goldgeſtickten Mütze hervor liſtige, verſchlagene Blicke zu uns herüberwarf. Ich nahm an, daß er ſchwerhörig ſei und ſtaffelte das Boot einige Meter näher an ihn heran.

„Take the crew over“, rief ich von neuem, und ließ alle Leute auf dem Turm mitſchreien.

Der Wind hatte während der letzten Stunden aufgefriſcht und die See ſo unruhig gemacht, daß das

Waſſer hoch über das Deck ſpülte und uns den Gebrauch der Geſchütze unmöglich machte. Die Bedienungsmannſchaft wäre rettungslos über Bord geſpült worden. Wir konnten unſerer wiederholten Aufforderung, die Beſatzung des Seglers zu übernehmen, daher nicht den Nachdruck geben, den wir wünſchten. Aber wir wußten uns zu helfen. Als der Führer der Bulldogge nach einiger Zeit noch immer keine Neigung zeigte, den zehnfach wiederholten und zweifellos verſtandenen Befehl zu befolgen, ließ ich mir ein Gewehr von unten heraufreichen und ſchoß dem dickfelligen Burſchen eine pfeifende Kugel am Kopf vorbei. Dieſe Sprache ſchien der Engländer beſſer zu verſtehen. Er trat von der Brückennock zurück, ließ einen ſchrillen Pfiff aus einer Trillerpfeife ertönen und rief den herbeieilenden Leuten laute, kurze Befehle zu. Dann wandte er ſich zum erſten Male voll zu uns, griff kurz grüßend mit der Hand an die Mütze und ſtreckte danach den rechten Arm ſenkrecht in die Höhe. Das ſollte nach der internationalen Seemannsſprache heißen:

Ich habe verſtanden und bin einverſtanden. —

Die Beſatzung der Bulldogge, die in Wirklichkeit „Ormea“ hieß, hatte inzwiſchen die Schleppleine des Seglers losgeworfen und ſtand in müßiger Neugierde mit den Händen in den Hoſentaſchen an Deck herum. Der Kapitän trat an den Maſchinentelegraphen und legte ihn auf „vorwärts“.

„Aha,“ dachten wir, „jetzt geht er herum und geht bei dem Segler längsſeit.“

Was dann geſchah, war das Werk weniger Sekunden.

Nachdem die „Ormea“ Fahrt aufgenommen hatte, drehte ſie plötzlich anſtatt nach Backbord, welches der nähere Weg geweſen wäre, nach Steuerbord hart auf uns zu. Gleichzeitig flog der Maſchinentelegraph, von der Hand des Kapitäns geſtoßen, auf „volle Kraft voraus“, und der ſtarkgebaute, ſchnelle Schlepper ſchoß mit hoher, ſchäumender Bugwelle vorwärts.

Wir hatten natürlich jede Bewegung von drüben ſcharf beobachtet und ahnten nichts Böſes bis zu dem Augenblick, wo der Schlepper mit Drehen aufhörte und ſenkrecht auf uns zulief. Da erkannten wir plötzlich die furchtbare Gefahr.

„Der Kerl iſt wohl verrückt“, ſchrie ich auf, „der will uns rammen! Beide Maſchinen äußerſte Kraft voraus! Hart Steuerbord!“

Aber es ſchien, als hätten wir die Gefahr zu ſpät erkannt. Der Schlepper hatte einen Vorſprung an Geſchwindigkeit und kam rauſchend und qualmend, wie eine wütende Bulldogge auf uns zu. Der Abſtand zwiſchen uns und ihm, der anfangs gut zweihundert Meter betragen hatte, verringerte ſich raſend ſchnell. Kaum fünfzig Meter war der ſchäumende Bug noch von uns entfernt.

Uns ſträubten ſich die Haare unter der Mütze.

„Piſtolen hoch — Gewehre!“ rief ich in den Turm. Schnell wurden die Waffen, die ſtets geladen unter dem Turmluck hingen, heraufgereicht, und wir eröffneten ein raſendes Schnellfeuer auf den immer näher

und näher heranſchnaubenden Feind. Schon ſah ich die verſchlagenen, waſſerblauen Augen des Kapitäns höhniſch blitzen und las die Freude in ſeinem grinſenden Geſicht. Teufel auch, er hatte Grund, ſich zu freuen. Er kriegte uns, er mußte uns kriegen, denn er war ſchneller als wir und hatte die beſſere Stellung. Immer näher und näher rückte der Moment, wo der klotzige, ſtählerne Bug ſich in unſere Seite bohren mußte, und je näher das Verhängnis kam, um ſo wilder, aufgeregter ſchlugen unſere Herzen.

Zwanzig Meter, fünfzehn Meter! War denn kein Ausweg, keine Rettung möglich?

Doch! — Gröning, der ruhige, bedächtige Gröning wurde unſer Retter!

Er kniete neben mir auf der Plattform, hatte ſein Gewehr im Anſchlag und ſandte Schuß auf Schuß nach dem nahen Ziel. Plötzlich kam ihm der rettende Gedanke.

„Der Rudergänger", ſchrie er, und ſprang auf, „alles auf den Rudergänger ſchießen!" —

In dem üblichen Mahagoni-Häuschen mit Glasfenſtern ringsum ſtand an ſeinem Ruderrad der Steuermann der „Ormea" und ſuchte mit verbiſſenem Geſicht die Stelle aus, wo er uns tödlich treffen wollte. Ganz deutlich ſahen wir den Mann in ſeiner ganzen Breite vor uns ſtehen.

Grönings rettendem Gedanken folgte augenblicklich die Tat. Wir ließen ab von dem ſinnloſen Schießen auf den gefährlichen Bug, der uns mit magiſcher Gewalt angezogen hatte, und nahmen den Mann aufs

Korn, der den Feind auf uns lenkte. Kaum war die erſte Salve heraus, da — drüben ein gurgelnder Schrei, der Engländer warf die Arme hoch, fiel vorn über auf das Ruderrad, glitt ſeitlich zu Boden und riß, an den hervorſtehenden Handgriffen hakend, im Fallen das Rad mit ſich herum. Das ganze war, wie ein Wunder, mir jetzt noch, wenn ich an jenen Augenblick denke, kaum faßbar. Es wurde die Rettung aus höchſter, aus allerhöchſter Not.

Der Bug, der uns vernichten ſollte, war nur noch drei Meter von ſeinem Ziel entfernt, da riß ihn das hart nach Backbord gelegte Ruder herum, ſo daß er in die Luft ſtieß, ohne uns zu treffen. Der Steuermann, der, von unſeren Kugeln durchbohrt, auf ſein Ruderrad fiel und es herumriß, vernichtete ſelbſt im Todesfall das faſt gelungene Werk ſeiner Hände. Bezeichnend für die gefährliche Nähe des Schleppers, als das Ruder herumriß, iſt, daß ſein Heck im Drehen nicht mehr frei von uns kam, ſondern hart an uns anſtieß und uns zum Andenken eine flache Beule in den Tauchtank zurückließ.

Wie das Raubtier nach einem Fehlſprung feige davonzieht, und keinen zweiten Sprung verſucht, ſo ließ auch die Bulldogge nunmehr von uns ab und ſuchte unter rieſiger Qualmentwicklung ſchleunigſt das Weite. Das Pfeifen unſerer Kugeln und der Verluſt ſeines Steuermanns hatten den mürriſchen kleinen Schlepperkapitän anſcheinend mürbe gemacht. Aber Schneid hatte der Kerl gehabt das mußten wir ihm laſſen, und das erkannten wir alle rückhaltlos an, nach-

dem wir uns von dem gewaltigen Schrecken erholt hatten und uns zu erinnern ſuchten, wie das alles gekommen war.

Ich drückte Gröning ſtumm die Hand und tippte ihm lächelnd auf die Stelle der Bruſt, wo dicht unter dem tapferen, unverzagten Herzen ein Platz frei war, der auf Befehl S. M. des Kaiſers für die Belohnung von Heldenſtücken dieſer Art aufbewahrt werden ſollte. Heute ſchmückt den Platz auf ſeiner Bruſt das ſchwarz-ſilberne Kreuz von Eiſen.

Was ſoll ich nun noch viel erzählen, wo die Erlebniſſe, die wir fernerhin auf dieſer Reiſe hatten, an Eigenart und Gefahren hinter dem zurückſtehen, was wir bisher erlebt und was ich ausführlich beſchrieben habe. Der Höhepunkt der Reiſe war mit der „Ormea"-Affäre überſchritten, und wo der Höhepunkt erreicht iſt, dünkt mich's, ſoll man's kurz machen. Wen es intereſſiert, dem will ich verraten, daß wir den Segler, der das Weite ſuchen wollte, nicht etwa laufen ließen, ſondern hinter ihm her jagten und ihn, nachdem die Leute ausgeſtiegen waren, ſchnurſtracks torpedierten. Daß wir ſogar das Glück hatten, an jenem Tage in der Abenddämmerung noch einen wertvollen Fang zu tun und einen ſchwer mit Fleiſch beladenen Dampfer, der von Sydney kam, verſenkten; daß wir noch mehrere Tage in unſerem Operationsgebiet kreuzten, gute Zeiten ſich mit böſen ablöſten, daß Schweckerle noch manches Mal in den ſauren Apfel beißen mußte und eins ſeiner Kinder nach dem anderen ihn treulos verließ. Doch auch die Freude wurde ihm zuteil, daß

keines seine gute Erziehung verleugnete und undankbar der sorgsamen Pflege vergaß. Alle liefen sie brav und gerade und trafen ihr Ziel. Manch schönen Erfolg konnten wir in unserem Tagebuch verzeichnen und hie und da auch eine kleine Aufregung, welche die Zerstörer und Wachfahrzeuge des Feindes uns in unser Tagewerk streuten, damit wir nicht übermütig und leichtsinnig wurden.

Der Tag kam heran, wo ich beschloß, die Heimreise anzutreten. Torpedos und Granaten waren bis auf einen ganz geringen Rest verschossen, Öl, Wasser und Proviant so weit aufgebraucht, daß die Rückkehr ratsam erschien. Konnten wir doch nicht voraussehen, wie das Wetter auf der Rückfahrt sein würde und ob uns nicht Strurm und widrige Winde unerwünscht und unvorhergesehen aufhielten.

Ich beabsichtige, für die Heimreise nicht denselben Weg zu wählen, den wir auf der Ausreise genommen hatten. Der Hexenkessel mit seinen Schrecken war uns noch zu frisch in Erinnerung. Lieber nahmen wir daher einen Umweg in Kauf, als uns jetzt, nach erfolgreicher Erledigung unserer Aufgabe, in Gefahren zu stürzen, welche wir umgehen konnten. Am 13. Tag nach der Ausreise waren unsere Nerven doch nicht mehr so frisch und widerstandsfähig, daß wir Experimente mit ihnen anstellen konnten.

Sturm

So kam es, daß wir uns am 15. Tage unſerer Unternehmung, als der große Sturm uns überfiel und uns tagelang bös zu ſchaffen machte, weit oben im nördlichen Atlantik befanden, dort, wo die warme Frühlingsluft ſich ſchauernd für lange Zeit in den Winterpelz verkriecht und die Sonne niemals hoch emporſteigt, weil es ſich nicht lohnt; der eiſige Nordweſt-Wind, der hier dreiviertel des Jahres weht, verſchlingt ihre Wärme ja doch.

Reumütig hatten wir ſchon lange die dicken kamelhärenen Sachen wieder hervorgeholt, die wir dort unten im waren Süden verächtlich von uns gewieſen hatten. Von Breitengrad zu Breitengrad, den wir auf dem nördlichen Kurs hinter uns brachten, waren der Hüllen mehr geworden, die wir um uns ſchlangen.

Nun kam zu der empfindlichen Kälte noch der Sturm hinzu — ein Sturm, wie ich ihn in meiner ganzen Dienſtzeit nie erlebt und dem ich deshalb einige Zeilen widmen will, weil Sturm auf dem U-Boot etwas Beſonderes iſt.

Der Barometerſtand war mir ſchon ſeit zwei Tagen nicht ganz einwandfrei erſchienen. Sein häufiges Steigen und Fallen im Zuſammenhang mit plötzlich umſpringendem Wind ließ böſes Wetter vorausahnen. Es war in der Nacht vom 24. zum 25. April. Wir fuhren auf großer Tiefe die Nacht unter Waſſer durch, und ich lag, halb entkleidet, auf meiner Koje und ſchlief. Gegen zwei Uhr morgens weckte mich mein Heizer von der Wache und meldete mir: „Herr Leutnant Peterſen läßt Herrn Kapitänleutnant bitten, in die Zentrale zu kommen. Er könnte das Boot nicht mehr halten.“

Ich fuhr in die Jacke und lief achter aus. Unterwegs merkte ich an den heftigen Neigungen, welche das Boot annahm, bereits, was oben los war. Das mußte richtiger, heftiger Sturm ſein mit einer See, wie ſie nur der gewaltige, freie Atlantik zuſtande brachte, denn anders war es nicht denkbar, daß wir auf zwanzig Meter Tiefe derartig heftige Bewegungen machten.

Peterſen beſtätigte meine Anſicht über den Sturm, der über Nacht losgebrochen ſein mußte, und bekräftigte ſie mit der Behauptung, er hätte noch nie, ſolange er an Bord ſei, ſolche Schwierigkeiten bei der Tiefenſteuerung erlebt. Das wollte ſchon allerhand heißen, denn Peterſen war mit mir ſeit der Indienſtſtellung des Bootes an Bord und hatte ſchon allerhand ſchlechtes Wetter erlebt. Trotz aller Aufmerkſamkeit und Kniffe, die er und das gut geübte Perſonal anwandten, genügte der Druck der Tiefenruder nicht um der gewaltigen Kraft der Wellen

ſtandzuhalten. Das Boot wurde hochgeriſſen und herabgeſchleudert, als ſei es völlig ſteuerlos. Erſt als wir die Tiefe, auf welcher wir bisher gefahren waren, verdoppelt hatten, gelang es uns, das Boot einigermaßen zur Ruhe zu bringen. Und dennoch war der Seegang noch zu ſpüren. Das mußte ein gewaltiger Sturm ſein.

Als wir am Morgen bei Hellwerden auftauchten, war es gänzlich ausgeſchloſſen, das Turmluk zu öffnen. Das Meer war in ſchäumende Raſerei verfallen. Haushohe Waſſerberge rollten heran, opalgrün gefärbt, mit langen, weißen Giſchtſtreifen überzogen und mit einer ſprühenden Krone von brandendem, weißem Schaum gekrönt. Jeder der toſenden, brauſenden Berge ſtürzte ſich auf uns und begrub uns mit donnerndem Gebrüll unter ſich, die Decks und ſelbſt den hohen Turm meterhoch überſpülend. Jeder von uns, der das Luk geöffnet und ſich auf den Turm gewagt hätte, wäre beim nächſten Anſturm der wilden See rettungslos mitgeriſſen worden und ertrunken.

Ich ſtand am Sehrohr und beobachtete von dort das Toben der Elemente. Mir war, als ſeien wir in einem Gebirge, ſo hoch und gewaltig erſchienen die Waſſerwände, die unſer Boot erklettern mußte, ſo tief und ſteil die Schluchten, in die es mit hartem Fall kopfüber hinabſtürzte. An einen Ausblick in die Ferne war nicht zu denken. Immer nur ſah ich von einem Höhenrücken bis zum nächſten, höher erſcheinenden, und was dann kam, verſchwand in dem Waſſerdampf, der die Luft erfüllte, hinter den

Schaumfetzen, die der Sturm losriß und mit ſich trug, und in dem dunklen Grau der Wolken, die drohend und heulend übers Waſſer fegten. Wolkenbruchartige Regenſchauer praſſelten nieder und verdunkelten den Himmel zu halber Nacht. Es war ſchwer zu glauben, daß an dieſem ſchmutzigen, finſteren Himmel irgendwo die Sonne ſtrahlen mußte. Eher konnte ich mir vorſtellen, daß ſie die Zeit verſchlafen habe und daß der Himmel wütend nach ihr ſchrie.

Das Boot arbeitete maßlos ſchwer und hart in dem Sturm. Die ganzen Verbände krachten und zitterten, wenn es vom hohen Turm einer See ſauſend herab in die Tiefe fuhr und mit donnerndem Anprall den Bug tief im Wellental begrub. Und unter den ewigen Stößen und Püffen litten wir ſelbſt ungemein. Immerfort mußten wir uns feſthalten, irgendeinen öligen Gegenſtand umſchlingen, nur um nicht umzufallen. Überall ſtieß und quetſchte man ſich, hatte nirgends Raſt und Ruh, weil kein Stuhl, kein Gegenſtand ſtehenblieb, wenn er nicht niet- und nagelfeſt war. Wir wurden allmählich ganz müde und ſchlapp durch die andauernde körperliche Bewegung, in der das Rollen des Boots uns hielt, durch die feuchte, dunſtige Luft, die in alle Ritzen drang und alle Schränke aufquellen ließ, und durch den Mangel an Schlaf und Appetit, der eine Folge von allem war.

Drei Tage und drei Nächte hielt der Sturm mit unverminderter Stärke an. Dann wurde der Himmel heller, die Gewalt des Windes ließ nach, und die tobende See begann, ſich langſam zu beruhigen. Am

Mittag des dritten Tages brach zum erſten Male die Sonne durch das Gewölk. Wir hatten kurz vorher das Turmluk zu öffnen gewagt und begrüßten den erſten Strahl, obwohl wir den Genuß ſeines Anblicks mit einem kalten Waſſerbad bezahlen mußten.

Heimkehr

Drei Tage lang waren wir richtungslos von der Gewalt des Sturmes vertrieben worden, was Wunder, daß wir frohen Muts den guten Richtungsweiser „Sonne“ willkommen hießen und schnell die Sextanten*) hervorholten, um unseren Standort zu bestimmen. Die Rechnung ergab, daß wir die ganze Zeit fast auf der Stelle getreten hatten und der Heimat um nichts näher gekommen waren. Doch was tat das uns! Der Sturm verlor sich ja, die See wurde glatt, und unser gutes, treues Boot hatte sich von neuem bewährt und war trotz aller Stürme heil geblieben.

Am Nachmittage des nächsten Tages befanden wir uns in der Nordsee und hatten glücklichen Herzens den Kurs nach Süden geändert. Jedes Meter, jede Meile, jede Stunde brachte uns jetzt der Heimat näher. Wer, der es nicht erlebt hat, kann sich vorstellen, wie einem die Freude das Herz bedrückt, wenn man als U-Bootsmann nach langer, erfolgreicher Fahrt die Heimat näher kommen sieht! Wenn man in seinem

*) Instrumente zum Messen der Sonne zur Bestimmung des Schiffsortes.

Kriegstagebuch blättert und ſtaunend die kritzlichen Zeilen lieſt, die uns von märchenhaften Freuden und märchengleichen Gefahren erzählen, und man ſich an den Kopf faßt und fragt: „Das haſt du alles erlebt?“ Wer kann das jubelnde Glück ermeſſen, das die Bruſt eines U-Bootskommandanten durchzieht, wenn er ſich an ſeinen ſchmalen Schreibtiſch niederſetzt und ſorgſam die Meldung an die Vorgeſetzten zu Hauſe aufſetzt: „Habe vernichtet X Dampfer, X Segler!“

Ringsumher im ganzen Boot ſtrahlende, glückliche Geſichter. Alle Not und alle Gefahr verſchwunden und vergeſſen mit der Kraft der Jugend und der Biegſamkeit der Nerven.

30. April 9 Uhr 30 vorm.

„Das Lot heraus, jetzt wird es flach, wir fahren in die Bucht, in die deutſche Bucht!“

„Gerade 24 Meter“, meldete Bootsmann Lomann, der vor lauter Heimkehrfieber ſeit vier Uhr morgens auf dem Turm geblieben war, obwohl er ſeit acht Uhr von Wache abgelöſt war. Er wollte als erſter „Land machen“, denn er war ſtolz auf ſeine guten Augen und freute ſich kindiſch, wenn er etwas eher ſah als ſein Kommandant.

„24 Meter ſind gelotet, ſehen Sie nach, ob es mit dem Beſteck ſtimmt“, rief ich dem Steuermann zu, der mit der Karte auf den Knien im Turm hockte.

„Jawohl, ſtimmt genau“, rief der Steuermann zurück, nachdem er die gelotete Tiefe mit der auf unſerem geſchätzten Standort angegebenen verglichen hatte.

„Wie weit ſind wir noch von Land ab?“

„Acht eine halbe Meile!“

Noch fünf Minuten, und die niedrige Sandküſte der deutſchen Nordſeeinſeln tauchte vor uns auf. Jetzt konnten wir nicht anders, wir riſſen die Mützen von den Köpfen und ſchwenkten ſie jubelnd im Kreiſe herum, und unſer brauſendes Hurra begrüßte die heimatliche Erde; es drang vom Turm herab ins Boot und pflanzte ſich fort von achtern bis vorn und ſetzte auch Schweckerles Herz in Flammen, der dort einſam und arbeitslos zwiſchen den leeren Rohren ſaß.

Kurze Zeit darauf liefen wir in die heimatliche Flußmündung ein. Stolz flatterten unſere Namenswimpel am Maſt und verrieten allen Schiffen, denen wir begegneten: „Hier kommt „U 202“.“ Alle wußten durch unſere Meldung, daß wir von Fernfahrt kamen. Und wo wir paſſierten, ward uns ein ehrenvoller, begeiſterter Empfang. Offiziere und Mannſchaften drängten ſich in dicken Maſſen auf den Außendecks der Schiffe, und bis ins innerſte Herz drang uns der hundertſtimmige Ruf:

„Drei Hurras für S. M. „U 202“: Hurra, Hurra, Hurra!“

So empfing die ſtolze deutſche Flotte uns kleines, zerzauſtes U-Boot.

Um 3 Uhr nachmittags am 30. April machten wir im U-Bootshafen feſt.

Verlag August Scherl G. m. b. H., Berlin

Deutsche Taten zur See

*

Emden. Von Kapitänleutnant Hellmuth v. Mücke. Selbsterlebtes von den sagenhaften Fahrten des ruhmreichen Schiffes, das monatelang der Schrecken des seegewaltigen England und seiner Verbündeten war. — Inhalt: Die erste Prise — Nach Süden — Auf Jagd — Der fliegende Holländer — Die Feuertaufe — Unser täglich Brot — Der Nibelungen Not. — Geheftet 1 Mark. Elegant gebunden 2 Mark. (101.—150. Tausend)

Ayesha. Von Kapitänleutnant Hellmuth v. Mücke. Packend schildert der Verfasser seine abenteuerliche Fahrt auf hoher See und den gefahrvollen Zug aan Hadeida durch die arabische Wüste — Inhalt: Keeling Islands — „Ayesha" — An Bord — Ein schöner Tag an Bord — Ein unruhiger Tag — Padang — Das Zusammentreffen mit „Choising" — „Ayeshas" Tod — Van Perim nach Hodeida — Nach Sanaa — Der Schiffbruch — Der Ueberfall — Zur Bahn — Heimwärts. — Geheftet 1 Mark. Elegant gebunden 2 Mark. (201.—250. Tausend)

Emden-Ayesha. Beide Bücher des Kapitänleutnants Hellmuth v. Mücke als Geschenkwerk in einem geschmackvoll gebundenen Bande vereinigt. Preis 3 Mark.

* * *

Unser Seeheld Weddigen. Eine lebendige Schilderung der kurzen Heldenlaufbahn des unvergeßlichen Führers aan „U 9" und „U 29" nebst Gedichten auf den Seehelden, einem faksimilierten Schreiben aon der Hand Otto Weddigens sowie mehreren Bildnissen und Abbildungen. Van Dr. Otto Weddigen. Preis 1 Mark. Elegant gebunden 2 Mark. (61.—70. Tausend)

* *

Verlag August Scherl G. m. b. H., Berlin

Bücher von den Fronten

*

Der graue Ritter. Bilder vom Kriege in Frankreich und Flandern. Von Karl Rasner. Der Verfasser führt uns in seiner Eigenschaft als Kriegsberichterstatter nach Frankreich und Flandern, an die Aisne und vor Ypern; er schildert die große Herbstschlacht in der Champagne, das Leben unserer tapferen Feldgrauen in Unterständen und Erdhöhlen, in Etappen und Quartieren; er gibt uns Kunde von dem unbeugsamen Siegeswillen unserer grauen Ritter im Westen. Preis 1 Mark.

Der Siegeszug durch Serbien. Von Wilhelm Hegeler. Der bekannte Verfasser schildert aus eigenem Erleben den glänzenden Siegeszug durch den unwegsamen Balkanstaat vom Fall der stolzen Feste Belgrad bis zur weltgeschichtlichen Zusammenkunft des deutschen Kaisers mit dem Zaren der Bulgaren in Nisch. Ein Buch voll starker und tiefer Eindrücke, zugleich die erste zusammenhängende Darstellung des ganzen serbischen Feldzuges. Preis 1 Mark.

Kameraden vom Isonzo. Von Otto König. Der Autor erzählt in schlichter, fesselnder Art vom eisernen Feststehen der österreichischen Front gegen den treubrüchigen Bundesgenossen, von den trefflichen Führern und Truppen, der herzlichen Kameradschaft und dem stillen Heldentum unserer Treuverbündeten am Isonzo. Preis 1 Mark.

Als Adjutant durch Frankreich und Belgien. Der bekannte Verfasser, Otto van Gattberg, erzählt als Mitkämpfer in packender Darstellung seine Erlebnisse und Abenteuer in Feindesland. Preis 1 Mark.

Mit den Türken an der Front. E. Serman, der Kriegsberichterstatter des „Berliner Lokal-Anzeigers" schildert in dem lebensvollen Buch seine abenteuerlichen Erlebnisse auf den türkischen Kriegsschauplätzen. Preis 1 Mark.

Das deutsche Herz. Feldpostbriefe unserer Helden. Der Krieg von unseren Kriegern selbst erzählt! Das ist der Reiz dieser Sammlung aus Ost und West, von See und Übersee. Gebunden 2 Mark.

* * *

Verlag August Scherl G. m. b. H., Berlin

Fremdenlegionär Kirsch

Von Kamerun in den deutschen Schützengraben

Von Hans Paasche

*

Vor Monden erschien in einem Schützengraben unserer Westfront ein Fremdenlegionär namens Kirsch, der sich als Deutscher auswies. Er war vom Ausbruch des Krieges in Kamerun überrascht worden. Beseelt von dem Drange, nach Deutschland zu gelangen, um dem Vaterlande zu dienen, verließ er Kamerun. Er geriet in Afrika in englische Gefangenschaft, entfloh, kam in französische Gewalt und nach Algier. Kirsch gab sich als Schweizer aus, trat in die Fremdenlegion ein und wurde in französischen Garnisonen ausgebildet, um nach mißglückten Fluchtversuchen schließlich an die Front geschickt zu werden. Hier gelang es ihm, in die deutsche Linie überzulaufen. Kapitänleutnant Hans Paasche erzählt uns wahrheitsgetreu die abenteuerlichen Erlebnisse dieses tapferen jungen Deutschen, der sich inzwischen im Dienst der Marine das Eiserne Kreuz erworben hat. Das Buch, dem authentische Bilder und Dokumente beigegeben sind, liest sich wie der spannendste Roman, hat aber den Vorzug, keine Dichtung, sondern überzeugende Wahrheit zu sein. Es ist zugleich ein Denkmal glühender Vaterlandsliebe.

Geheftet 1 Mark • Gebunden 2 Mark

Verlag August Scherl G. m. b. H., Berlin

Frontberichte
eines Neutralen

Vom schweizerischen

Major Tanner

★

Erster Band: Polen und Karpathen

Zweiter Band: Galizien und Bukowina

Das Werk ist ein glänzendes Zeugnis für die deutsch-österreichische Kriegführung, besonders wertvoll, weil es ein Neutraler völlig unparteiisch ausstellt. Im ersten Band: die menschliche Behandlung französischer Gefangener, die fürsorgliche Pflege von Freund und Feind in den Lazaretten, der stramme Drill und die flammende Kampfbereitschaft; dann das heroische Ringen der österreichisch-ungarischen Armee mit dem übermächtigen Feind. Greifbar nahe vor uns: das blutgetränkte Schlachtfeld von Limanova, die befestigte Stellung an der Nida, die furchtbaren Winterschlachten in den Karpathen; im zweiten Band: der heiße Kampf um Stryj, der Einzug in Lemberg, der Uebergang über den Dnjestr. Führer und Truppen, Land und Leute lernen wir kennen, als wären wir mitten unter ihnen. Viele prächtige photographische Aufnahmen ergänzen das fesselnde Wort des unparteiischen Autors zu einem packenden Ganzen.

★

Dritter Band: Ostwärts

In Vorbereitung. Behandelt die herrlichen Waffentaten der verbündeten Armeen in Polen und Rußland.

★

Jeder Band geheftet **3** Mark, gebunden **4** Mark

Verlag August Scherl G. m. b. H., Berlin

Die Bücher der deutschen Jugend

Scherls Jungdeutschland-Buch 1916. Dritter Jahrgang. Herausgegeben von Major Maximilian Bayer. Mit einem Vorwort des Generalfeldmarschalls Dr. Freiherrn v. d. Goltz. Der neue Band setzt unseren jugendlichen Kriegsfreiwilligen ein Denkmal. Unsere besten Schriftsteller und Künstler haben sich hieran beteiligt. Außerdem hat Kapitänleutnant v. Mücke einen Originalbeitrag beigesteuert. — In künstlerischem Einband 4 Mark.

Scherls Jungdeutschland-Buch 1914 und 1915.

Erster und zweiter Jahrgang. Mit prachtvollen Erzählungen und Aufsätzen hervorragender Schriftsteller, glänzend illustriert von ersten Künstlern. Jeder Band, künstlerisch gebunden, 4 Mark.

*

Scherls Mädchenbuch 1916. Zweiter Jahrgang. Herausgegeben von Lotte Gubalke. Auch in diesem Jahre ist „Scherls Mädchenbuch" für unsere weibliche Jugend im Alter von 13—17 Jahren als Unterhaltungs- und Erinnerungs-Buch von ganz besonderem Wert, weil es in vortrefflichen Erzählungen, lehrreichen Aufsätzen, Gedichten und Bildern von hervorragenden Schriftstellerinnen und Künstlern die jüngste große Vergangenheit widerspiegelt. — In künstlerischem Einband 4 Mark.

Scherls Mädchenbuch 1915. Erster Jahrgang. Eine unübertroffene Sammlung erzählender und belehrender Beiträge aus der Feder hervorragender Schriftstellerinnen mit Bildschmuck von ersten Künstlern. In künstlerischem Einband 4 Mark.

*

Die Woche für die deutsche Jugend. Reich ausgestattetes Buch aus einem Wettbewerb der „Woche" mit 276 preisgekrönten Beiträgen: Erzählungen, Märchen, kleine Theaterstücke, belehrende Artikel, Musikstücke, Spiele und Rätsel, mit vielen farbigen Bildern und Textillustrationen erster deutscher Künstler. Kartoniert 3 M.

Neuer deutscher Märchenschatz. Ein köstliches, buntes Geschenkbuch für unsere Kleinen im Alter von 4 bis 10 Jahren. 30 preisgekrönte Märchen aus einem Wettbewerb der „Woche". Mit entzückenden 30 farbigen Vollbildern hervorragender Künstler. Kartoniert 3 Mark.

Verlag August Scherl G. m. b. H., Berlin

Romane

König und Kärrner. Roman von Rudolph Stratz. Ein Preislied auf den sonnigen Humor der fröhlichen Pfalz und die quellende Riesenkraft der deutschen Friedensarbeit. Künstlerisch gebunden 5 Mark. Geheftet 4 Mark.

*

Die werdende Macht. Roman von Otto von Goltberg. Die Geschichte der Liebe und jungen Ehe eines Seeoffiziers. Aus der lebendigen Wirklichkeit vor Ausbruch des Krieges. Wir lernen alle Typen unserer Kriegsschiffe kennen, den schweren Dienst an Bord, die Stählung zu den kommenden Heldentaten. Geheftet 3 Mark. In künstlerischem Geschenk-Einband 4 Mark.

*

Cornelie Arendt. Roman aus All-Berlin von Felix Philippi. Eine spannende Erzählung vom Menschenglück und Menschenleid aus dem Berlin der sechziger Jahre mit seinem eigenartigen Zauber trauter Heimlichkeit, verschwiegener Reize und verträumter Schönheiten. Geheftet 3 Mark. In künstlerischem Einband 4 Mark.

*

Hotel Gigantic. Roman von Felix Philippi. Das buntbewegte internationale Leben und Treiben in einer der größten und prunkvollsten Kaaanfereien der Schweiz bei Ausbruch des Weltkrieges. Inmitten der Handlung die gefahrvollen Erlebnisse eines jungen deutschen Diplomaten. Geheftet 3 Mark. Künstlerisch gebunden 4 Mark.

*

Der große Rachen. Roman von Olga Wohlbrück. Ein moderner Berliner Roman, der mit packender Anschaulichkeit, bezwingender Darstellungskraft und fesselndem Humor die Spielwut schildert, die Lust und Leidenschaft zum Tatalisator, die Existenzen verschlingt und Familien zugrunde richtet. Geheftet 4 Mark. In künstlerischem Einband 5 Mark.

*

Unter den Blutbuchen. Roman von Emmi Lewald. Die Schicksale junger Mädchen in einer Kleinstadt. Voll Humor und Tragik zugleich. Von der bekannten Verfasserin meisterhaft geschildert. Geheftet 3 Mark. Künstlerisch gebunden 4 Mark.

*

Die Wacht im fernen Osten. Roman von Richard Küas. Ostasiatischer Roman, der in Schanghai und Tsingtau spielt. Im Mittelpunkt das Geschick eines Deutschen, dessen Träume vom Weltbürgertum der Weltkrieg vernichtet. Geheftet 3 Mark. Künstlerisch gebunden 4 Mark.

*

Der Rosenhof. Roman von Lisa Wenger. Die Geschichte einer Jugendliebe. Nach Leiden und Freuden, Entfremdung und Trennung endlich die Vereinigung. Geheftet 3 M. Künstlerisch gebund. 4 M.

UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 05059 0085
JAN 4 1937

Digitized by Google

1883